MANUAL DE INSTRUCCIONES

PERKINS

MODELOS:

DP 9	DPS 9
DP 13	DPS 13
DP 20	DPS 20
DP 27	DPS 27
DP 45	DPS 45
DP 65	DPS 65
DP 75	DPS 75
DP 100	DPS 100
DP 140	DPS 140
DP 200	DPS 200
DP 250	DPS 250
DP 300	DPS 300
DP 350	DPS 350
DP 400	DPS 400
DP 450	DPS 450
DP 500	DPS 500
DP 650	DPS 650
DP 730	DPS 730
DP 800	DPS 800

GESAN S.A. GRUPOS ELECTRÓGENOS

Gracias por haber adquirido un Grupo Electrógeno GESAN

Este manual ha sido concebido para que se familiarice con el uso y mantenimiento de su grupo electrógeno. Por ello le recomendamos leerlo atentamente antes de poner en marcha el mismo con el fin de que conozca las precauciones a tener en cuenta durante su utilización y ayudarle a realizar su mantenimiento en las mejores condiciones.

Conserve este manual al alcance de la mano para consultarlo en cualquier momento y asegúrese que, en caso de reventa, acompaña a la máquina.
GRUPOS ELECTROGENOS GESAN, S.A., en un esfuerzo constante de mejora del producto, incorpora regularmente las mejoras introducidas en los equipos que suministra. Por este motivo las características e informaciones contenidas en este manual pueden ser modificadas sin previo aviso y sin obligación de actualización.

En caso de problema o para cualquier consulta, diríjase al distribuidor.

INDICE

- INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD
- DESCRIPCIÓN GENERAL
- SISTEMA ELÉCTRICO
- UNIDADES DE CONTROL
- PICTOGRAMAS
- ANTES DE LA UTILIZACIÓN
- UTILIZACIÓN
- MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO
- MANTENIMIENTO
- ESQUEMAS ELÉCRICOS
- LISTA DE POSIBLES FALLOS Y SU SOLUCIÓN
- CONSEJOS DE INSTALACIÓN DE GRUPOS ELECTRÓGENOS EN HABITÁCULOS

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

*A continuación se exponen una serie de **advertencias** que, por su seguridad y la de los demás, deberá contemplar con especial atención:*

***1.- Asegúrese** que existe un alumbrado suficiente sobre el cuadro de mandos, en el caso de operar en condiciones precarias de utilización.*

***2.-** Sepa como **parar el grupo en caso de emergencia** y familiarícese con los controles y salidas del mismo.*

***No permita** el uso del generador a quien no esté familiarizado con el mismo.*
***No deje** hacer uso del grupo electrógeno a menores de edad sin la ayuda de un adulto.*
***No permita** acercar a niños ni a animales caseros al área en el que esté el motor pues existe la posibilidad de que se quemen con los componentes calientes o de que sufran lesiones con los equipos que hacen funcionar el motor.*

***3.- Realice las verificaciones** correspondientes antes de poner en marcha el grupo electrógeno con el fin de evitar accidentes o daños al equipo.*

***4.- Conecte la máquina a tierra**, así como la carga.*

5.- No haga funcionar** su grupo electrógeno sin capot bajo la lluvia o en la nieve. **EXISTE PELIGRO DE ELECTROCUCIÓN.

***No moje** el grupo, **ni lo manipule** con las manos mojadas.*

***6.- No conecte** el grupo electrógeno a la red de edificios. La conexión debe ser efectuada por un electricista cualificado y siempre de acuerdo con las normas y reglamentos eléctricos en vigor.*
Una conexión mal realizada puede ocasionar retornos de corriente eléctrica con peligro de electrocución para cualquier persona que trabaje con la red.

***7.-** El sistema de escape del grupo electrógeno desprende calor suficiente como para encender algunos materiales:*

***Mantenga el grupo separado**, al menos 1 metro, de edificios y otros equipos durante su funcionamiento.*

***No acerque** material inflamable al generador.*

***No toque** el motor ni el escape durante el funcionamiento del grupo. Pueden producirse quemaduras serias.*

***Deje enfriar** el motor antes de realizar el mantenimiento del grupo o antes de almacenarlo.*

***8.-** El combustible utilizado es inflamable y volátil:*

***Reposte** con el motor parado y en una zona ventilada.*

***No se acerque** a llamas o chispas mientras reposta.*

***NO FUME** en las proximidades del grupo.*

***Mantenga el grupo nivelado** y sobre superficie firme y horizontal. En caso contrario el combustible puede derramarse y prenderse.*

***No llene** demasiado el depósito de combustible. Después de rellenar, asegúrese de que el tapón del depósito está bien cerrado.*

No derramar *combustible al rellenar. El vapor del combustible o el combustible derramado pueden arder. Si se derrama combustible, asegúrese de que el área está seca antes de arrancar el motor.*

9.- *Los gases de escape producidos por el motor son venenosos:*

No haga funcionar *el grupo en un local cerrado.*

Si hace funcionar el grupo en caseta o área cerrada, ***proporcione ventilación adecuada y conduzca*** *los gases de escape fuera del recinto.*

10.- *Si el grupo funciona en lugar donde no puede evitarse la penetración de humedad y polvo, hay que* ***secarlo y limpiarlo*** *periódicamente.*

11.- *A la menor señal de situación anormal o dudosa,* ***pare y desconecte el grupo.*** *Localice y corrija la falla antes de volver a arrancar.*

12.- ***Inspeccione periódicamente*** *los cables eléctricos. Si se observan cables deteriorados o situaciones peligrosas pare la unidad al instante y reemplace y corríjalas antes de volver a arrancar.*

13.- ***Maneje las baterías con precaución.*** *La batería expulsa gases explosivos; mantenga chispas, llamas y cigarrillos alejados. Proporcione ventilación adecuada cuando cargue o utilice baterías en lugares cerrados.*
La batería contiene ácido sulfúrico (electrolito): El contacto con la piel u ojos puede causar graves quemaduras. Vista ropas protectoras y máscara protectora.

6. *Si el electrolito entra en contacto con la piel, lávese con agua.*

7. *Si el electrolito entra en los ojos, lávelos con agua durante al menos 15 minutos y llame a un médico inmediatamente.*

8. *Si se traga electrolito, beba grandes cantidades de agua o leche, y siga con leche de magnesia o aceite vegetal y llame a un médico.*

Utilice solo agua destilada. El agua del grifo acortará su vida de servicio. Si llena la batería por encima de la línea del nivel superior, hará que el electrolito rebose, resultando en corrosión del motor o partes vecinas. Limpie inmediatamente el electrolito derramado.

14.- ***El aceite usado*** *puede provocar cáncer de piel en casos de contactos prolongados y frecuentes. Aunque esto es poco probable, es recomendable lavarse las manos después de haber manipulado el aceite del motor usado.*

MANTENGASE FUERA DEL ALCANCE DE LOS NIÑOS.
VER TAMBIÉN MANUAL DE USUARIO DEL MOTOR Y DEL ALTERNADOR.

En caso de duda o consulta diríjase a :
GRUPOS ELECTROGENOS GESAN S.A.
Polígono Malpica- Alfindén, c/ Encina, nº 8
50171 La Puebla de Alfindén (Zaragoza)
Teléfono (976) 107332. Fax (976) 107366

DESCRIPCIÓN GENERAL

El grupo está formado por conjunto motor-alternador montado sobre bancada electro soldada, de perfil de acero, terminada con imprimación fosfatante y pintura de acabado.

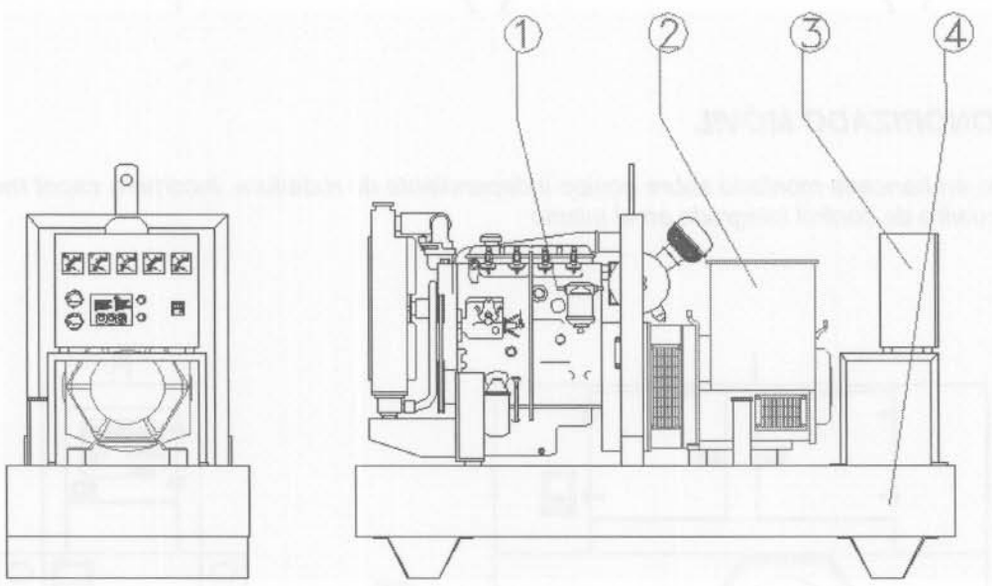
El alternador está directamente acoplado al motor en las envolventes, según Normas SAE. El rotor se fija al volante mediante discos de acero, que le dan flexibilidad. Este montaje garantiza la ausencia de vibraciones.

El conjunto se fija a la bancada mediante amortiguadores antivibratorios.

Según el modelo existen diferentes tipos ó versiones:

VERSIONES

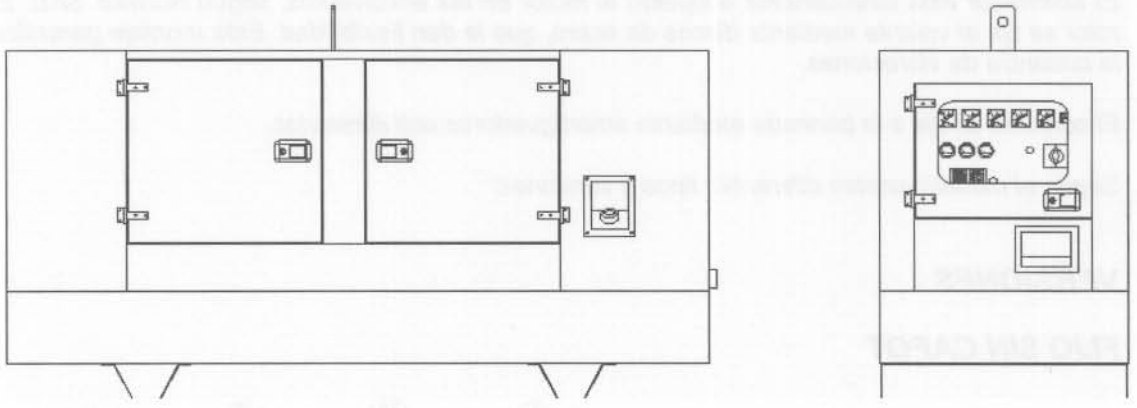
FIJO SIN CAPOT



1- *MOTOR*
2- *ALTERNADOR*
3- *CUADRO*
4- *BANCADA*

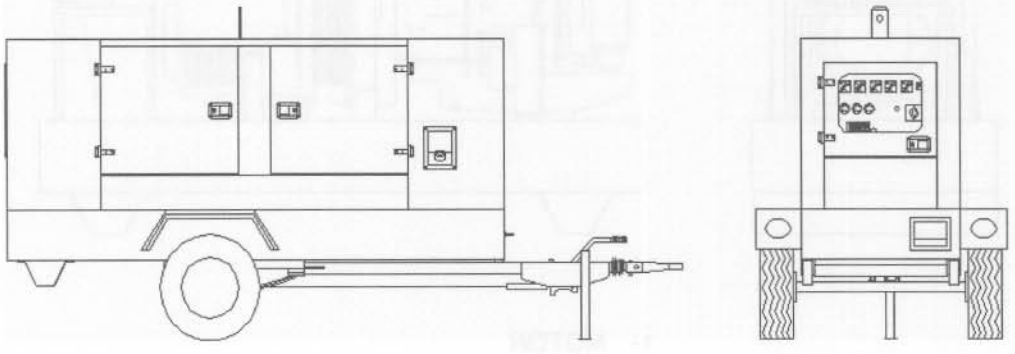
INSONORIZADO FIJO

*El grupo incorpora **CAPOT METALICO INSONORIZADO.** Este capot está recubierto interiormente por material aislante de ruidos, lo que, unido al silenciador, permite su suministro con un **Nivel de Ruidos ,** conforme a la directiva 79/113/CEE y 84/536/CEE.*



INSONORIZADO MÓVIL

Grupo en bancada montado sobre equipo independiente de rodadura. Incorpora capot metálico con cuadro de control integrado en el mismo



SISTEMA ELÉCTRICO

CUADRO ELÉCTRICO EN GRUPOS NORMALES E INSONORIZADOS (DP Y DPS)

DP:

DP 9 y DP 13:

- Frecuencímetro
- Voltímetro
- Amperímetro
- Unidad de control GPM-2
- Piloto
- Cuenta horas
- Magnetotérmico

DP 20:

- Frecuencímetro
- Voltímetro
- Amperímetro
- Unidad de control GPM-2
- Piloto
- Cuenta horas
- Reloj nivel combustible
- Magnetotérmico
- Reloj Tª agua
- Reloj carga batería (opcional)
- Reloj presión aceite (opcional)

DP 27/800:

- Frecuencímetro
- Voltímetro conmutado
- Amperímetro
- Amperímetro
- Amperímetro
- Unidad de control GPM-2
- Piloto
- Cuenta horas
- Reloj nivel combustible
- Reloj temperatura agua
- Magnetotérmico
- Reloj carga batería (opcional)
- Reloj carga batería (opcional)

DPS:

DPS 9-13-20:

- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro*
- *Amperímetro*
- *Piloto*
- *Magnetotérmico*
- *Diferencial*
- *Unidad de control GPM-2*
- *Cuenta horas*
- *Reloj nivel combustible*
- *Reloj Tª agua*
- *Reloj carga batería (opcional)*
- *Reloj presión aceite (opcional)*

DPS 27/800

- Frecuencímetro
- Voltímetro conmutado
- Amperímetro
- Amperímetro
- Amperímetro
- Cuenta Horas
- Unidad de control GPM-2
- Relé diferencial
- Magnetotérmico
- Reloj de combustible
- Reloj de Temperatura
- Reloj carga batería (opcional)
- Reloj presión aceite (opcional)

CUADRO ELÉCTRICO EN GRUPOS AUTOMÁTICOS

Montado en armario metálico con protección IP 54 y suministrado suelto para montaje en pared. Incluye Sistema de Medida, Control, y Transferencia.

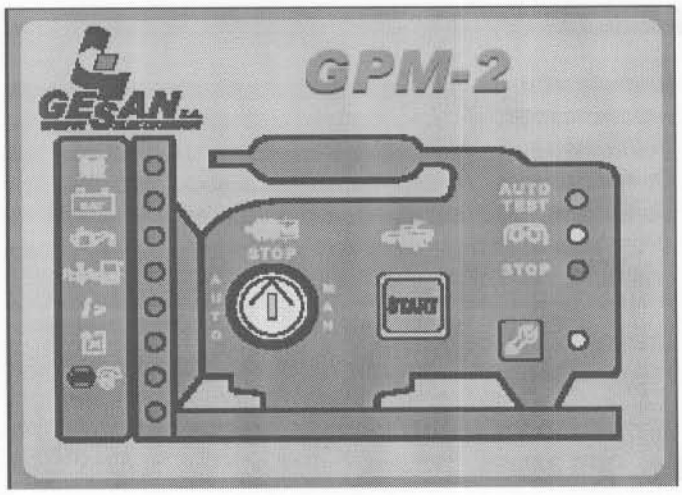
DP 9/20, DPS 9/20

- *Amperímetro*
- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro*
- *Cuenta horas*
- *Conmutador voltímetro*
- *Piloto calefacción*
- *Seta de emergencia*
- *Voltímetro batería*
- *Unidad de control GECO*
- *Magnetotérmico*

DP 27/800, DPS 27/800

- *Amperímetro conmutado*
- *Frecuencímetro*
- *Voltímetro*
- *Cuenta horas*
- *Conmutador voltímetro*
- *Piloto calefacción*
- *Seta de emergencia*
- *Voltímetro batería*
- *Unidad de control GECO*
- *Guardamotor*
- *Reloj Tª agua*
- *Reloj de combustible*
- *Reloj carga de batería (opcional)*
- *Reloj presión de aceite (opcional)*

UNIDAD DE CONTROL GPM-2



GPM-2 es un protector de motor programable, ideado para el control y vigilancia de grupos electrógenos, motores, compresores, etc.

GPM-2 dispone de dos modos de funcionamiento según se encuentre la posición de la llave: manual (MAN) y automático (AUTO).

En modo de funcionamiento manual (MAN), si transcurren 60 segundos desde que se gira la llave a esta posición y no se pulsa el pulsador de arranque, GPM-2 manda parar y se activa la señal de bocina durante 120 segundos.
En modo de funcionamiento automático (AUTO), se ordena la marcha automática del grupo cuando las bornas 1 y 2 están cerradas. Se pueden producir hasta tres intentos de arranque, si al tercer intento no arranca, se ilumina la alarma de "FALLO DE ARRANQUE" . Cuando se abren las bornas 1 y 2 se ordena la parada del motor. GPM-2 se desconecta de la batería quedando disponible para un nuevo servicio.

GPM-2 dispone de unos indicadores luminosos parta facilitar su manejo:

- *AUTO TEST*
- *PREIGNICIÓN*
- *STOP*
- *INDICADOR DE MANTENIMIENTO*

Alarmas

GPM-2 dispone de unas alarmas acústicas y visuales. Algunas de ellas paran el equipo automáticamente para la protección del mismo:

- *FALLO DE ARRANQUE*
- *FALLO CARGA BATERÍA (ROTURA DE CORREAS)*
- *BAJA PRESIÓN DE ACEITE*
- *SOBRETEMPERATURA*
- *BAJO NIVEL DE AGUA*
- *SOBRECARGA*
- *BAJO NIVEL DE COMBUSTIBLE*
- *ALARMA OPCIONAL*

CÓMO ACTUAR SI SE PRODUCE UNA ALARMA

A) Alarmas que ordenan parada:
Llevar el selector a "OFF".
Subsanar el defecto que la provocó.
Seleccionar de nuevo el modo de operación deseado.

B) Alarmas que no ordenan parada:
Se reponen automáticamente al desaparecer la causa que las provocó. No necesitan llevar el selector a "OFF".

Datos técnicos

Alimentación	*12 y 24 Vcc nominal (max 17,5 Vcc y 35 Vcc, respectivamente). Seleccionable mediante "Jumper J4".*
Cebado de alternador	*Cebado a 12 Vcc. Cebado a 24 Vcc. Sin cebado. Seleccionable mediante "Jumper J2".*
Retirada de arranque	*Por presostato de aceite y señal alterna carga baterías o frecuencia >20 Hz.*

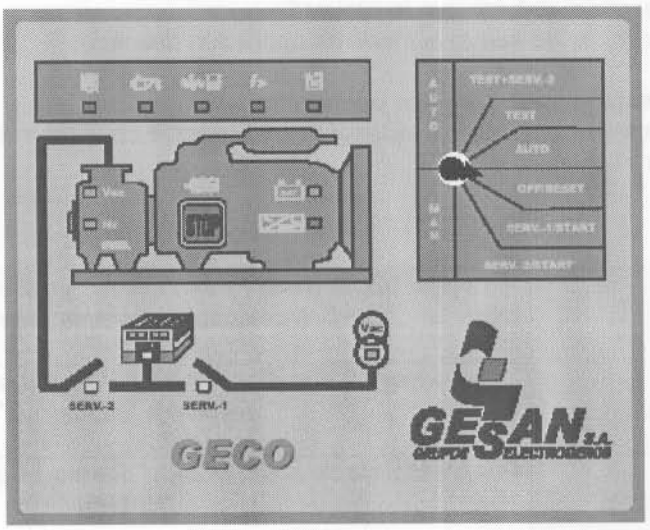
TEMPORIZACIONES STANDARD:

Permanencia de las alarmas para ser consideradas	*1 segundo*
Retardo alarmas diferidas	*20 segundos*
Duración de preignición	*10 segundos*
Orden de Arranque / Pausa automático	*10 segundos*
Permanencia de la orden parada	*20 segundos*
Duración de la salida de bocina	*2 minutos*
Marcha en vacío	*1 minuto*

CONFIGURACIÓN STANDARD:

Tensión batería	*24 Vcc*
Cebado alternador	*SI*
Intentos arranque / pausa	*3*
Retirada arranque:	*P. aceite, Alt. Crg. Bat o frecuencia > 20 Hz*
Frecuencia generador	*50 Hz*
Retardo alarma baja frecuencia	*30 segundos*
Permanencia Sobrevelocidad	*1 / 2 segundos*
Retardo Conex. Gen.I	*10 segundos*

UNIDAD DE CONTROL GECO



Geco es un automatismo ideado para el arranque, control y vigilancia de grupos, por fallo de tensión de red pudiendo ser utilizado con baterías de 12 o 24 Vcc.

Geco dispone de 6 modos de funcionamiento, 3 en modo automático (AUTO) y otros 3 en modo manual (MAN):

Funciones automáticas:

- *AUTOMÁTICO*
- *TEST EN CARGA*
- *TEST*

Bloque de funciones manuales:

- *OFF/RESET*
- *SERV 1/START*
- *SERV 2/START*

Funciones automáticas

- *AUTOMÁTICO (AUTO)*

Es el modo habitual de funcionamiento de los grupos de emergencia. La red es vigilada constantemente detectando como fallo de red situaciones en que la tensión sea inferior al 90 %.
Al producirse el fallo de red y transcurridos 3 segundos se ordena la apertura del contactor de red y cierre del contactor de grupo.
Son posibles hasta 3 intentos de arranque de 20 segundos seguidos de 10 segundos de pausa, si el grupo no ha arrancado, luce el led de "Fallo de arranque" y se activa la señal de bocina (2 minutos).
La retirada de la "Orden de arranque" se produce en cuanto el automatismo a recibido la señal de motor en marcha, bien por lectura de frecuencia del generador >20Hz, o bien por positivo de batería recibido a través de la borna 4.
A la vuelta de la red, y transcurridos 60 segundos, se ordena la transferencia de cargas a esta, el grupo funciona en vacío durante 2 minutos y transcurridos estos se ordena la parada.

- *TEST EN CARGA (TEST+SERV.-2)*

Funcionamiento idéntico al de AUTOMÁTICO ya descrito, simulando el automatismo "Fallo de red" y transfiriendo las cargas al grupo. Al pasar a cualquier otra posición, en el caso de que exista la red, se ordena la transferencia de cargas.

- *TEST (TEST)*

El funcionamiento es similar al de TEST EN CARGA ya descrito, pero sin transferencia de las cargas al grupo. Si durante la operación de TEST fallase la red se produce la transferencia automática de las cargas al grupo. La vigilancia (alarmas) se establece de modo automático. La prueba finaliza al ser pasado el conmutador a otra posición.

Funciones manuales

- *OFF \ RESET:*

Se ordena la parada del grupo y borrado de alarmas (contactor de red cerrado).

- *SERV 1 \ START*

Los consumidores se alimentan desde red (contactor de red cerrado). Orden de arranque y marcha manual del grupo. Las alarmas se establecen de forma automática.

- *SERV 2 / START*

Orden de arranque y marcha manual del grupo (contactor de grupo cerrado). Las alarmas se establecen de forma automática.

- *PULSADOR STOP*

Se utiliza como parada de emergencia. Suena una alarma acústica y luce la luz de fallo de arranque.

Sistema de transferencia

Formado por 2 contactores, con enclavamiento mecánico y eléctrico.
Todos los grupos automáticos incorporan Equipo Calefactor que tiene como misión facilitar el arranque y la respuesta del motor diesel. Esta compuesto por un depósito conectado al sistema de refrigeración del motor y una resistencia de calentamiento con termostato regulable.

Alarmas

GECO dispone de unas alarmas acústicas y visuales que paran el equipo automáticamente para la protección del mismo:

- *FALLO DE ARRANQUE*
- *PARADA DE EMERGENCIA*
- *FALLO GENERADOR*
- *FALLO MARCHA*
- *BAJA PRESIÓN DE ACEITE*
- *SOBRETEMPERATURA AGUA*
- *NIVEL AGUA*
- *SOBRECARGA*
- *BAJO NIVEL DE COMBUSTIBLE*

CÓMO ACTUAR SI SE PRODUCE UNA ALARMA

A) Alarmas que ordenan parada:

Llevar el selector a "OFF".
Subsanar el defecto que la provocó.
Seleccionar de nuevo el modo de operación deseado.

B) Alarmas que no ordenan parada:

Se reponen automáticamente al desaparecer la causa que las provocó. No necesitan llevar el selector a "OFF".

Cargador de baterías

GECO dispone internamente de un cargador automático de baterías de 2 A max. Que necesita ser alimentado desde un transformador exterior, conectado a red.

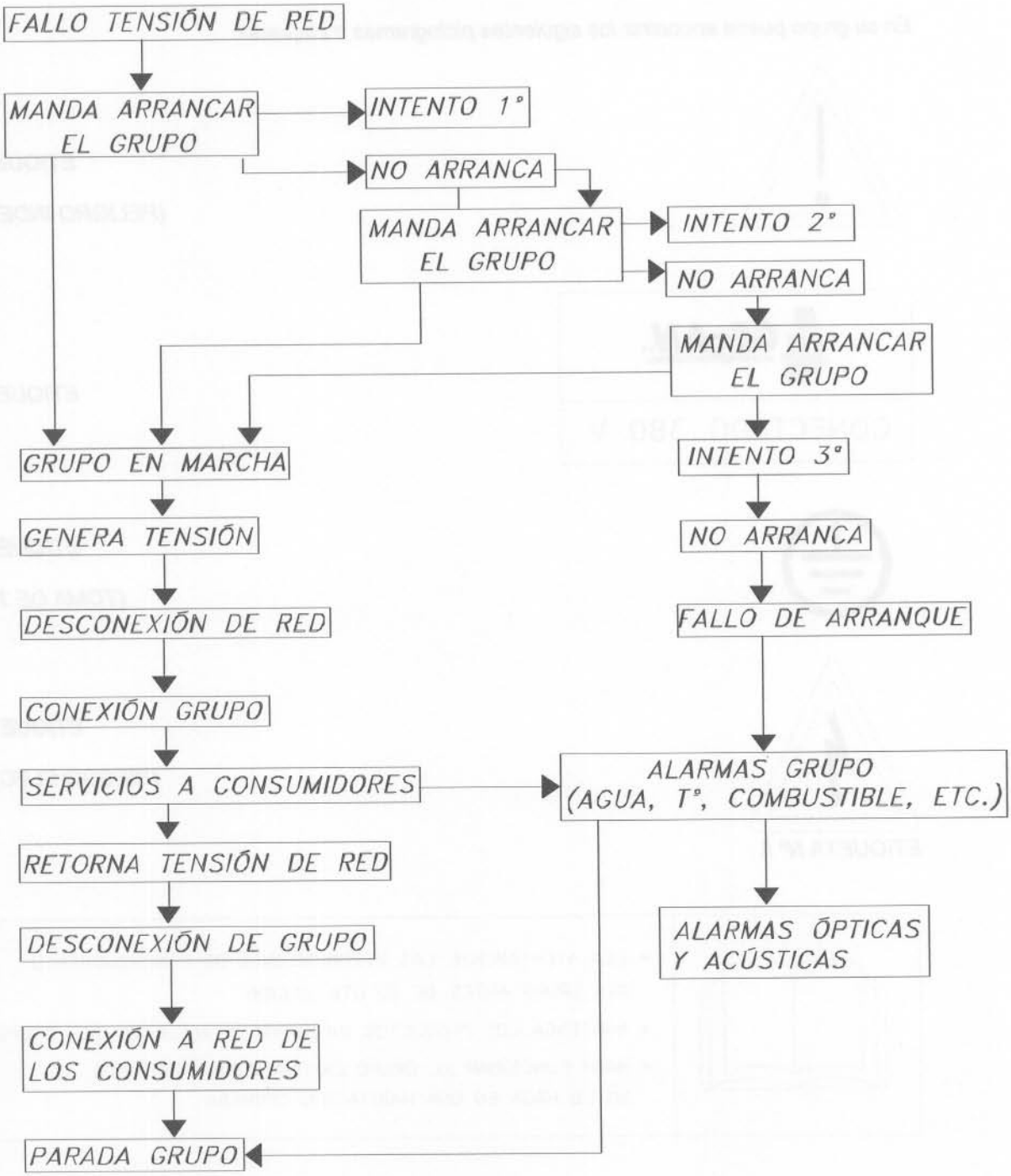
Si la tensión de baterías es correcta luce el piloto correspondiente de la placa GECO.

Potenciómetros de ajuste

POTENCIÓMETRO	AJUSTE	AJUSTE DE FÁBRICA
1	Ajuste del vigilante de tensión del generador	200-250 V
2	Ajuste de frecuencia del grupo	48-54 Hz
3	Ajuste del vigilante de mínima tensión de red	200 V
4	Ajuste de la tensión del cargador de baterías	13,8 (12 Vcc) / 27,6 (24 Vcc)
* Ajustado de Fábrica a los valores habituales de funcionamiento		

Datos técnicos

Retardo fallo de red-arranque	3 segundos
Duración impulsos arra-nque	20 segundos
Duración pausas entre impulsos	10 segundos
Retardo conexión contactor generador	3 segundos
Retardo establecimiento vigilancias	10 segundos
Retardo vuelta de red-reconexión	1 minuto
Duración marcha en vació	1 minuto
Duración orden parada	20 segundos
Retardo alarma generador	1 minuto
Retardo alarma fallo de marcha	3 segundos
Máxima corriente carga batería	2 amperios
Duración máxima de la bocina	2 minutos
Número intentos de arranque	3
Potencia contactos relés	8 amperios



Organigrama de la secuencia del funcionamiento de un grupo automático de emergencia.

PICTOGRAMAS

En su grupo puede encontrar los siguientes pictogramas o etiquetas:

ETIQUETA Nº 1

(PELIGRO INDEFINIDO)

ETIQUETA Nº 2

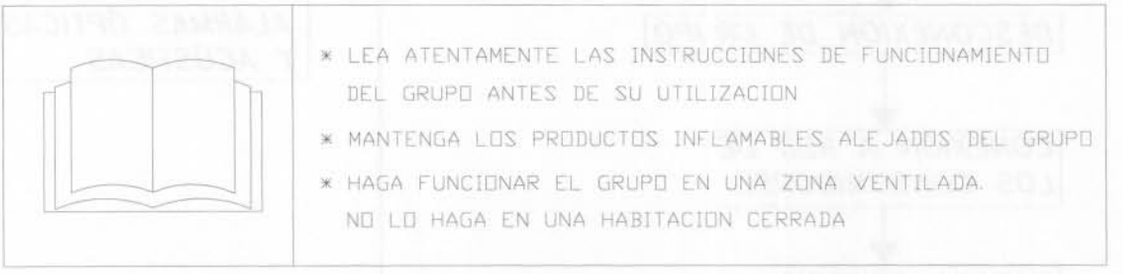
ETIQUETA Nº 3

(TOMA DE TIERRA)

ETIQUETA Nº 4

(RIESGO ELECTRICO)

ETIQUETA Nº 5


* LEA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES DE FUNCIONAMIENTO DEL GRUPO ANTES DE SU UTILIZACION
* MANTENGA LOS PRODUCTOS INFLAMABLES ALEJADOS DEL GRUPO
* HAGA FUNCIONAR EL GRUPO EN UNA ZONA VENTILADA. NO LO HAGA EN UNA HABITACION CERRADA

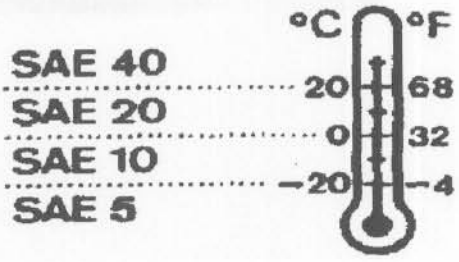
Por su seguridad y la de los demás, en caso de pérdida o borrado de estas etiquetas, recomendamos sean repuestas inmediatamente.

ANTES DE LA UTILIZACIÓN

(Nota: Para motosoldadoras este apartado es válido para los modelos DS170L, DS 240L, DS 240R y DS400L)

Antes de la utilización de su grupo le sugerimos que tenga en cuenta las recomendaciones y comprobaciones que se indican a continuación:

ACEITE RECOMENDADO



Se recomienda la utilización de aceite para motor SAE 20W40, en general para todas las temperaturas.

Conviene, sin embargo, seleccionar en el cuadro la viscosidad apropiada a la temperatura media de la zona de utilización.

PARA MOTORES PERKINS

**PARA LOS MODELOS DP 200, DP 230, DP 250,DP 300, DP 350, DP 400, DP 450 Y DP 500; USAR ÚNICAMENTE LOS ACEITES:*

API CH-4 *(PREFERIBLE)*
API CG-H *(ACEPTABLE)*

PARA MOTORES VOLVO:

SE RECOMIENDA EL USO DE LOS SIGUIENTES ACEITES:

API	*(American Petroleum Institute)*	*API (CD), CE, CF,CF-4, CG-4*
CCMC	*(Committee of Common Market Automobile Constructors)*	*CCMC D4, D5*
ACEA	*(Association des Constructeurs Européen dÁutomobiles)*	*ACEA E1, E2, E3*
VDS	*(Volvo Drain Specification)*	*VDS, VDS2*

¡¡ ATENCIÓN !!!

COMPROBACION DEL NIVEL DE ACEITE

Esta operación debe efectuarse antes de cada utilización con el fin de preservar al motor de su grupo electrógeno de graves averías.

a) Sacar la varilla nivel de aceite. (foto 1)

b) Comprobar que el nivel esté al máximo. (foto 2)

c) Poner la varilla nivel de aceite en su posición.

d) En caso de NIVEL BAJO efectuar el llenado, con el aceite recomendado, por el tapón colocado a tal efecto en la culata del motor.

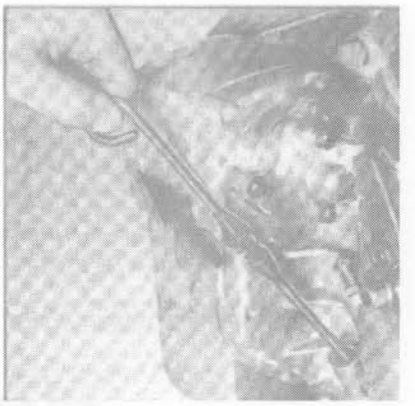
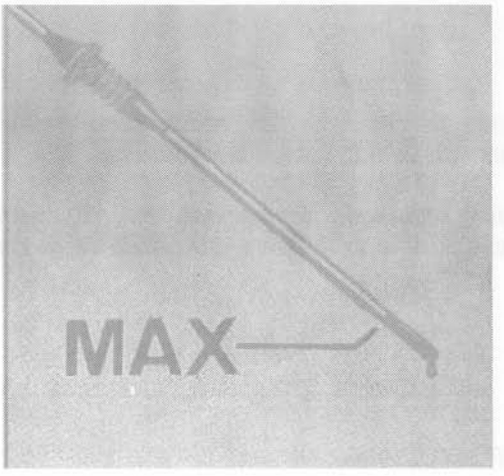


Foto 1⇒



⇐Foto 2

COMBUSTIBLE RECOMENDADO

UTILIZAR, PREFERENTEMENTE, GASOIL DE AUTOMOCIÓN.

¡¡ ATENCIÓN !!!

** El uso de combustible con alto contenido de agua ocasiona serios desperfectos en el equipo de inyección del motor, lo que repercute el correcto funcionamiento del grupo.*

** No dejar penetrar suciedad ni agua en el depósito de combustible.*

NOTA: LA GARANTÍA NO CUBRE LOS DAÑOS OCASIONADOS EN EL MOTOR POR EL USO DE UN COMBUSTIBLE INAPROPIADO.

UTILIZACIÓN

Una vez efectuada la puesta en marcha del motor, su grupo electrógeno GESAN se encuentra en disposición de facilitarle las prestaciones que le han hecho merecedor de su atenta confianza como usuario.

Sin embargo, permítanos, una vez más, recordarle las normas a tener en cuenta para un correcto funcionamiento del mismo y para su propia seguridad:

¡¡ ATENCIÓN !!!

** **No conectar** el grupo electrógeno a toma de red.*
** **No arrancar** el grupo sin haber comprobado que no hay nada conectado a las bases de salida.*
** **No modificar** el cableado del grupo.*
** **No colocar** el peso del escape encima del turbo del motor (motores con turbo).*
** **No modificar la velocidad del motor:** La frecuencia y la tensión de la corriente suministrada están directamente ligadas a la velocidad de rotación del motor. Esta regulación SE EFECTUA EN FÁBRICA.*

LA MANIPULACIÓN DEL ACELERADOR DEL MOTOR CONLLEVA LA PÉRDIDA DE LA GARANTÍA.

** **No alimentar** aparatos cuya tensión no se corresponde a la suministrada por el grupo.*

** **No se recomienda** la utilización de este grupo para aparatos eléctricos como televisores, cadenas hi-fi, microordenadores, etc.*

** **Si va a conectar una soldadora eléctrica**, consulte a nuestro Dpto. Técnico. Los picos de corriente PUEDEN QUEMAR EL ALTERNADOR. En caso de motosoldadoras no utilizar el grupo como soldadora y grupo electrógeno.*

** **Evitar las sobrecargas**. El grupo incorpora un disyuntor para su protección. Si se accionara dicho disyuntor, reduzca la carga antes de volver a arrancar la máquina. Para el correcto funcionamiento de su grupo, tenga en cuenta que:*

- La suma de la potencia de los aparatos conectados al mismo tiempo al grupo tiene que ser compatible con las características que se proporcionan al final de este manual.

- Algunos aparatos (motores eléctricos, compresores, etc) absorben una potencia, en el arranque, mayor a su potencia nominal. Consultar en cada caso a su distribuidor.

- No sobrepasar los valores de intensidad máxima indicadas para cada base de salida.

PUESTA EN SERVICIO

INSTALACIÓN

a) Coloque la máquina sobre terreno sólido, nivelado y horizontal.

b) Si la máquina va a funcionar a la intemperie, protéjala de la lluvia. Asegúrese de colocar el equipo donde la humedad y el polvo la afecten lo menos posible. Compruebe que el escape no está dirigido a las personas.

c) Si la máquina va a funcionar en local cerrado, instale un tubo de diámetro suficiente para la evacuación de los gases de escape del motor a la atmósfera, donde no pueda poner en peligro a las personas.
Asegúrese de que el local está lo suficientemente ventilado para permitir el funcionamiento del motor.

d) Deje espacio suficiente para la supervisión, revisión y mantenimiento. Recomendamos que este espacio no sea inferior a 1 metro alrededor de la máquina.

CONEXIÓN

Deberá abrirse el cuadro y conectarse el aparato a utilizar al bornero y se levantarán los magneto-térmicos.

También es posible conectar las bornas del grupo a un cuadro de distribución exterior, al cual se conectará el aparato a utilizar.

DURANTE EL FUNCIONAMIENTO

Asegurarse de que la potencia máxima a consumir se ajusta a la suministrada por el grupo, para no producir ninguna avería en el alternador.

Verificar el nivel de combustible, de vez en cuando, para evitar que se vacíe el circuito de combustible.

¡¡ ATENCIÓN !!!

Para un motor de admisión atmosférica existe una pérdida de potencia media de un 1% por cada 300 m de altura sobre el nivel del mar. Esta pérdida afecta directamente al funcionamiento del grupo electrógeno, alterando la potencia eléctrica entregada.

Si el grupo va a funcionar a alturas superiores a 1500 m sobre el nivel del mar hay que tener en cuenta esta pérdida de potencia. CONSULTAR.

PUESTA EN MARCHA DEL GRUPO

GRUPOS CON PLACA GPM-2 ARRANQUE MANUAL

1) Asegúrese de que la instalación a la que se va a conectar el grupo tiene toma de tierra.
2) Verificar el nivel de agua en el radiador y el nivel de aceite. Rellenar en caso necesario.
3) Verificar el nivel de combustible. Si el nivel es bajo la placa de control no dejará arrancar el grupo.
4) Comprobar que el interruptor de corte está desconectado (hacia abajo) y la llave de arranque de la placa de control del motor en la posición O.
5) Conectar el aparato al grupo electrógeno.
6) Proceder a conectar la batería a los terminales del grupo. Conectar primero el positivo y luego el negativo.
7) Girar la llave de control a la posición MAN. Comprobar que se quedan encendidos el piloto de fallo de carga de batería, el de baja presión de aceite y el starter.
8) Cuando el piloto starter se apague, pulsar el botón verde de arranque.
9) Una vez conectado comprobar que la lectura de los indicadores de frecuencia y tensión se adaptan a las especificaciones solicitadas. (por ejemplo, 51 Hz, 380V)
10) Una vez que todas las comprobaciones previas son correctas. Proceder a conectar el interruptor de corte. Es decir, subir hacia arriba.

Cuando el grupo se solicita con arranque y parada por señal:

1) Abrir el cuadro y conectar las bornas 1 y 2 a la señal que el cliente quiera establecer.
2) Seguir los mismos pasos descritos anteriormente, exceptuando el paso 7 donde la llave debe de conectarse en posición automática.

Cuando el grupo sea insonorizado incorporará un interruptor de protección diferencial.

1) Se procederá siguiendo los diez pasos descritos anteriormente y en el paso 3 se verificará que dicho diferencial esta metido hacia dentro antes de comprobar que los interruptores de corte están hacia abajo.

PARADA DEL MOTOR

Manualmente:

Pasar el selector de llave a la posición "0". Es importante dejar la llave en esta posición de lo contrario podría desconectar la batería.

Automáticamente:

Al abrir el puente entre las bornas 1 y 2 se desconecta primero el contactor de generador y el motor para un minuto después.

GRUPOS CON PLACA GECO ARRANQUE AUTOMÁTICO

Estos grupos llevan un cuadro de interconexión que va en el grupo electrógeno y un cuadro eléctrico que puede ir, según se desee, en el grupo electrógeno o no. Por otra parte pueden funcionar a su vez en automático o manual.

1) *Verificar que el conmutador de la placa esta en OFF.*
2) *Mediante el esquema suministrado de fabrica hay que conectar la caja de interconexión con el cuadro eléctrico, incluida la instalación de maniobra y fuerza.*
3) *Verificar que el interruptor de corte esta hacia abajo.*
4) *Verificar el nivel de agua en el radiador y el nivel de aceite. Rellenar en caso necesario.*
5) *Verificar el nivel de combustible.*
6) *Conectar la batería, conectando primero el positivo y luego el negativo.*
7) *Alimentar el circuito de red y verificar que el indicador de tensión esta iluminado.*
8) *Enclavar el interruptor automático o guarda motor (Subir palancas hacia arriba).*
9) *Situar el selector de la placa en la posición deseada.*

PARADA DEL MOTOR

Manualmente:

Pulsar el pulsador STOP de la placa.

Automáticamente:

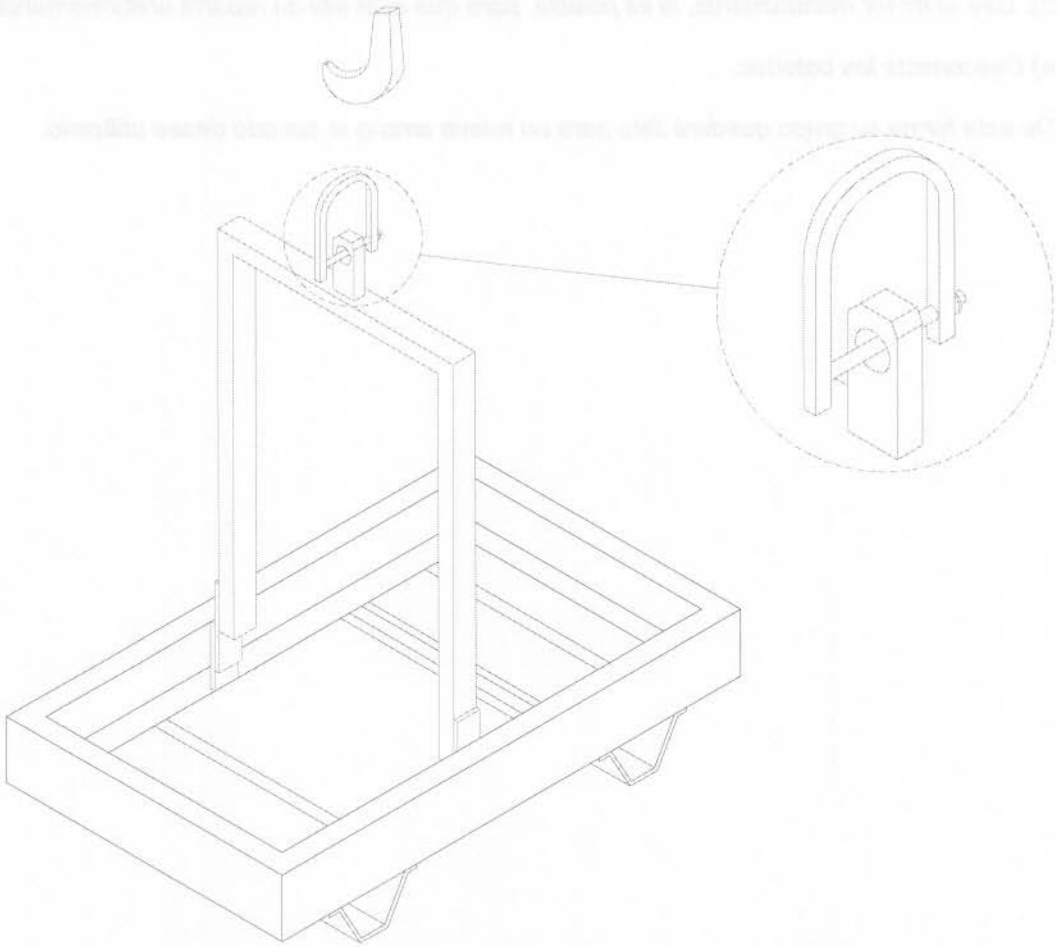
Al abrir el puente entre las bornas 9 y 10 se desconecta primero el contactor de generador y el motor para un minuto después.

MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO

MANIPULACIÓN

Su grupo electrógeno está provisto de una PÉRTIGA DE ELEVACIÓN (excepto en los modelos fijos sin capot) para cualquier manipulación del mismo que pueda presentarse.

Le recomendamos utilice esta pértiga para mover el grupo en cualquier circunstancia, de acuerdo con la ilustración:



TRANSPORTE

¡¡ ATENCIÓN !!!

Antes de transportar el grupo asegúrese que la batería está desconectada. En el transporte el grupo no deberá llevar combustible.

ALMACENAMIENTO PROLONGADO

Cuando su grupo permanezca sin ser utilizado durante un periodo prolongado rogamos tenga en cuenta, por el bien de su máquina, las siguientes normas:

a) Efectúe el almacenamiento en lugar no excesivamente húmedo ni polvoriento.

b) Si el grupo no va a ser utilizado durante más de seis meses retire el aceite del motor, así como el filtro de aceite. Cuando el grupo vaya a ser utilizado de nuevo, vuelva a poner aceite.

c) Saque los inyectores y vierta una pequeña cantidad de aceite en los cilindros a través de los orificios de aquellos

d). Gire el motor manualmente, si es posible, para que el aceite se reparta uniformemente

e) Desconecte las baterías.

De esta forma su grupo quedará listo para un nuevo arranque cuando desee utilizarlo.

MANTENIMIENTO

Tanto la vida como las prestaciones de su grupo electrógeno GESAN dependen del seguimiento de un buen programa de mantenimiento. Es imprescindible, por tanto, para asegurar una mayor duración de su grupo, que respete el Programa que le facilitamos y consulte a su vez los manuales del motor y alternador.

¡¡ ATENCIÓN !!!

** El motor y el tubo de escape alcanzan temperaturas suficientes para provocar quemaduras y prender materiales inflamables si estos se encuentran próximos a ellos. Dejar enfriar el motor durante 15 minutos antes de todo mantenimiento.*
** El uso de piezas NO ORIGINALES o equivalentes puede provocar daños en su grupo electrógeno.*

1. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Verificaciones diarias.

Con el fin de prevenir problemas y accidentes es importante mantener la máquina en óptimas condiciones antes de poner en marcha el grupo.
NOTA: *Estas verificaciones deben realizarse con la máquina parada.*

1.- Verificar partes que han tenido problemas en anteriores operaciones.

2.- Verificaciones en la máquina:

2.1- Perdidas de agua o aceite.
2.2- Nivel de aceite del motor y su estado.
2.3- Cantidad de combustible.
2.4- Cantidad de refrigerante.
2.5- Polvo en la tapa del filtro de aire.
2.6- Partes rotas y falta de pernos y tuercas.

3.- Verificaciones al insertar la llave de encendido:

3.1- Funcionamiento correcto de medidores y leds indicadores; estas partes no deben estar manchadas.
3.2- Funcionamiento correcto de lámparas fluorescentes.

4.- Verificaciones al encender el grupo:

4.1- Color de los humos de escape.
4.2- Ruido extraño del motor.

Verificaciones periódicas.

Tiempo	*Realizar....*
Cada 50 horas	*Verificar la tubería del combustible y las abrazaderas.*
Cada 100 horas	*Sustituir el filtro de aire.* *Limpiar el filtro decantador.* *Verificar el nivel de agua de la batería.* *Verificar el ajuste de la correa del ventilador.*
Cada 200 horas	*Verificar los manguitos del radiador y las abrazaderas.*
Cada 300 horas	*Cambiar el cartucho del filtro de aceite.*
Cada 400 horas	*Cambiar el cartucho del filtro de combustible.*
Cada 500 horas	*Limpiar el agua del radiador interior.* *Cambiar la correa del ventilador.*
Cada 1 o 2 meses	*Rellenar la batería con agua destilada.*
Cada año o cada 6 limpiezas del filtro de aceite	*Cambiar el elemento filtrante.*
Cada 800 horas	*Hacer reglaje de las válvulas.*
Cada 2 años	*Cambiar el refrigerante del radiador.* *Reemplazar los manguitos del radiador y las abrazaderas.* *Reemplazar la tubería del combustible y las abrazaderas.*

2. MANTENIMIENTO ESPECÍFICO PARA GRUPOS AUTOMÁTICOS

Además de las normas básicas de mantenimiento que incorpora el manual del motor, se deben de realizar las siguientes operaciones:

1.- *Cada 2 semanas se pondrá en marcha el grupo electrógeno durante un periodo de 15 minutos. Durante dicho periodo se verificará el correcto funcionamiento del voltaje y frecuencia así como de las diferentes partes del motor (el voltímetro de batería deberá indicar entre 12.5 y 14 voltios o entre 25 y 27 voltios según el motor).*

Para efectuar el arranque tenemos dos opciones:

a) *ARRANQUE MANUAL. Para ello utilizaremos el selector de la unidad de control del grupo tal como se indica en el manual de instrucciones. La parada se realiza también manualmente.*
b) *ARRANQUE AUTOMÁTICO. Al producir un corte de corriente el grupo tendrá que arrancar, suministrando corriente eléctrica a través del contactor de grupo. La unidad de control detecta la corriente y si esta tiene los parámetros necesarios, se provoca el proceso de conmutación y posterior parada.*

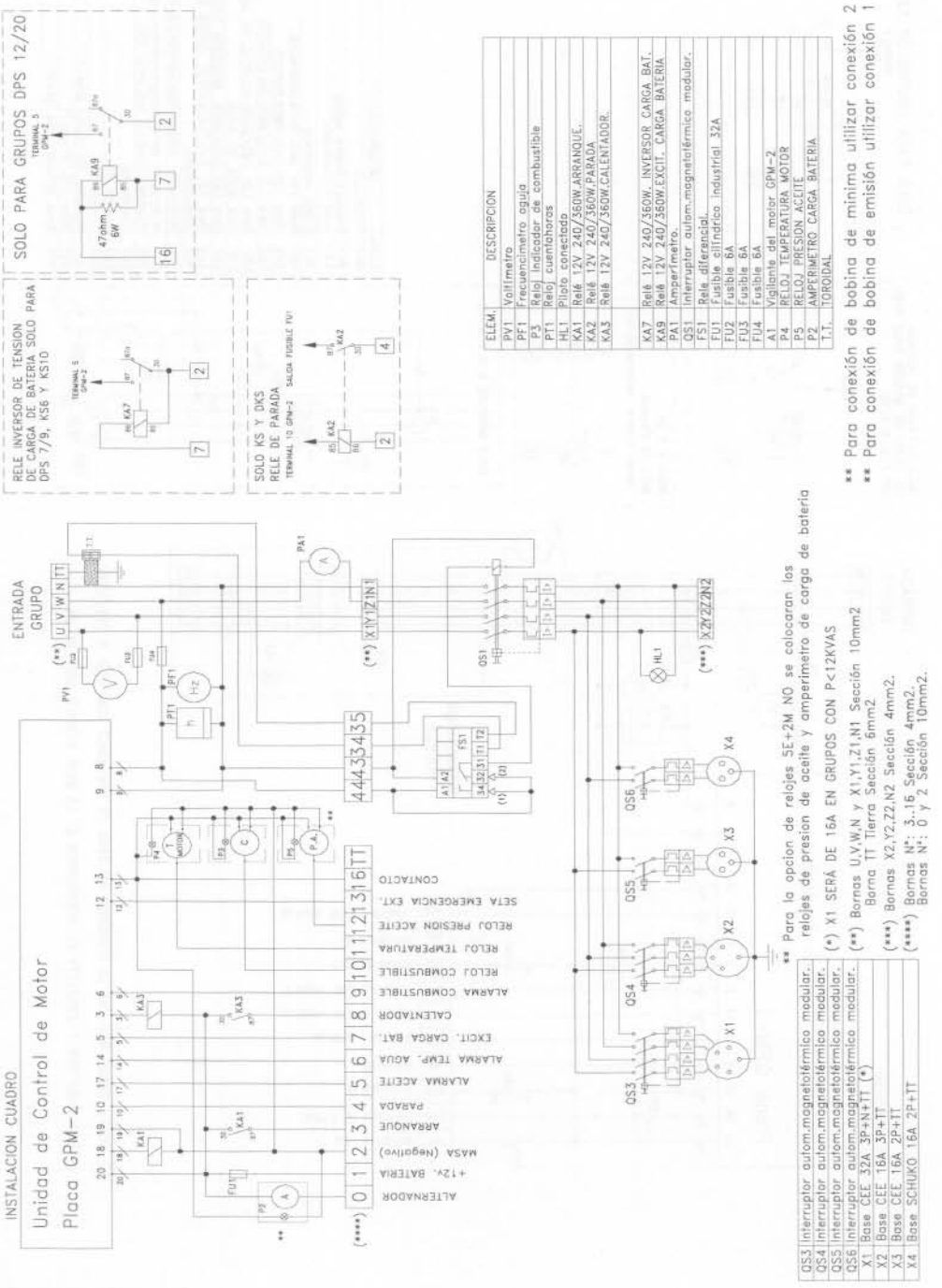
Antes de la puesta en marcha es necesario revisar los niveles de aceite y de agua, en el caso de motores refrigerados por agua.

2.- *Cada mes se revisará el nivel de agua de la batería. (Si es necesario añadir hay que evitar llenar hasta arriba.) Comprobar también el voltímetro de la batería.*

3.- *Cada 12 meses se deberá cambiar el aceite del carter, así como los filtros de aceite y combustible. Se debe revisar también los circuitos de gasoil.*

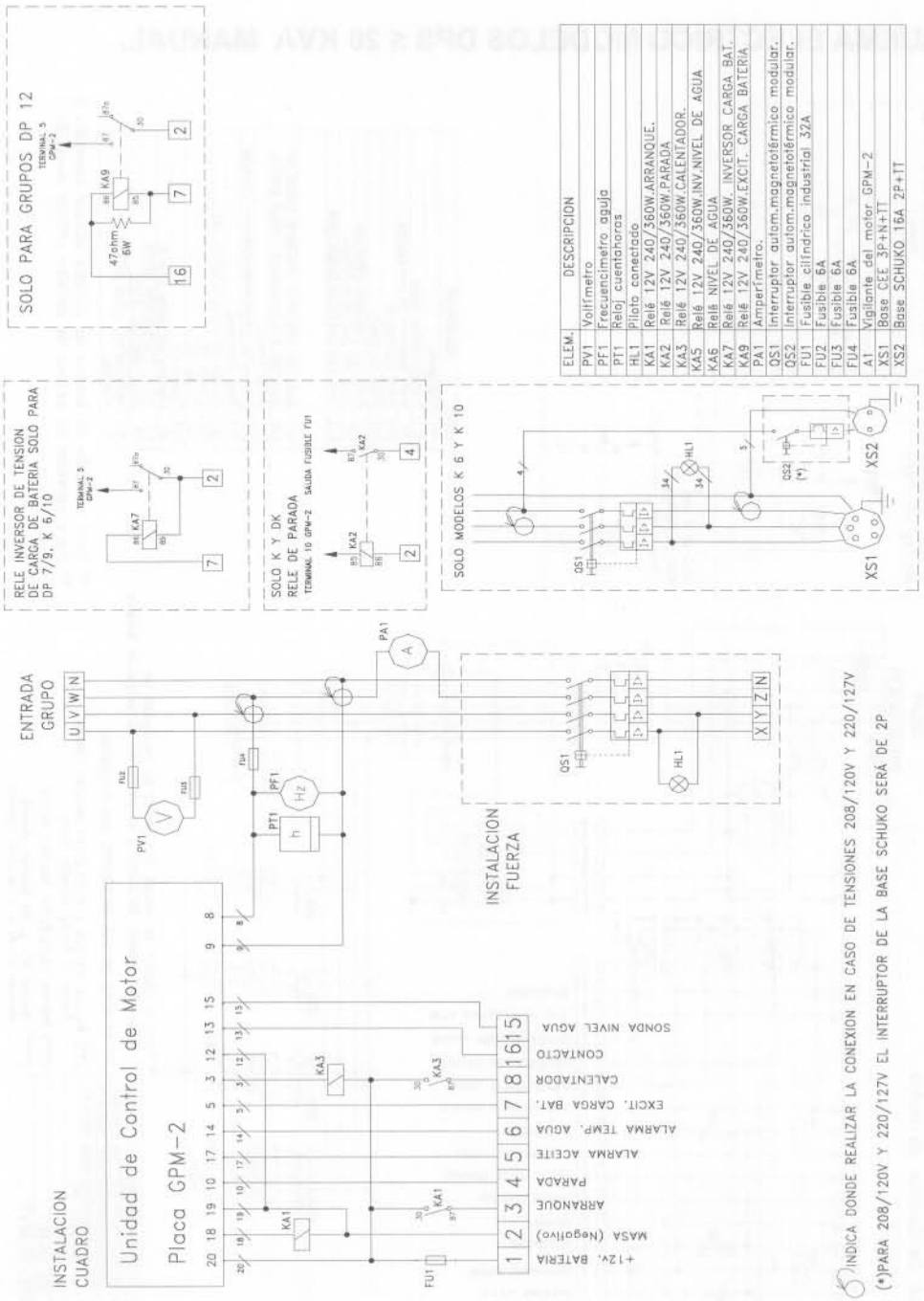
ESQUEMAS ELÉCTRICOS

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS ≤ 20 KVA MANUAL.


SOLO PARA GRUPOS DPS 12/20
RELE INVERSOR DE TENSION DE CARGA DE BATERIA SOLO PARA DPS 7/9, KS6 Y KS10
SOLO KS Y DKS RELE DE PARADA
ELEM. DESCRIPCION
PV1 Voltimetro
PF1 Frecuencimetro aguja
P3 Reloj Indicador de combustible
PT1 Reloj cuenthoras
HL1 Piloto conectado
KA1 Relé 12V 240/360W.ARRANQUE.
KA2 Relé 12V 240/360W.PARADA
KA3 Relé 12V 240/360W.CALENTADOR.
KA7 Relé 12V 240/360W. INVERSOR CARGA BAT.
KA9 Relé 12V 240/360W.EXCIT. CARGA BATERIA
PA1 Amperimetro.
QS1 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
FS1 Rele diferencial.
FU1 Fusible cilindrico industrial 32A
FU2 Fusible 6A
FU3 Fusible 6A
FU4 Fusible 6A
A1 Vigilante del motor GPM-2
P4 RELOJ TEMPERATURA MOTOR
P5 RELOJ PRESION ACEITE
P2 AMPERIMETRO CARGA BATERIA
T.T. TOROIDAL
** Para conexión de bobina de mínima utilizar conexión 2
** Para conexión de bobina de emisión utilizar conexión 1
INSTALACION CUADRO
Unidad de Control de Motor
Placa GPM-2
ENTRADA GRUPO
ALTERNADOR
+12v. BATERIA
MASA (Negativo)
ARRANQUE
PARADA
ALARMA ACEITE
ALARMA TEMP. AGUA
EXCIT. CARGA BAT.
CALENTADOR
ALARMA COMBUSTIBLE
RELOJ COMBUSTIBLE
RELOJ TEMPERATURA
RELOJ PRESION ACEITE
SETA EMERGENCIA EXT.
CONTACTO
** Para la opcion de relojes 5E+2M NO se colocaran los relojes de presion de aceite y amperimetro de carga de bateria
(*) X1 SERÁ DE 16A EN GRUPOS CON P<12KVAS
(**) Bornas U,V,W,N y X1,Y1,Z1,N1 Sección 10mm2 Barna TT Tierra Sección 6mm2
(***) Bornas X2,Y2,Z2,N2 Sección 4mm2.
(****) Bornas Nº: 3..16 Sección 4mm2. Bornas Nº: 0 y 2 Sección 10mm2.
QS3 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
QS4 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
QS5 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
QS6 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
X1 Base CEE 32A 3P+N+TT (*)
X2 Base CEE 16A 3P+TT
X3 Base CEE 16A 2P+TT
X4 Base SCHUKO 16A 2P+TT

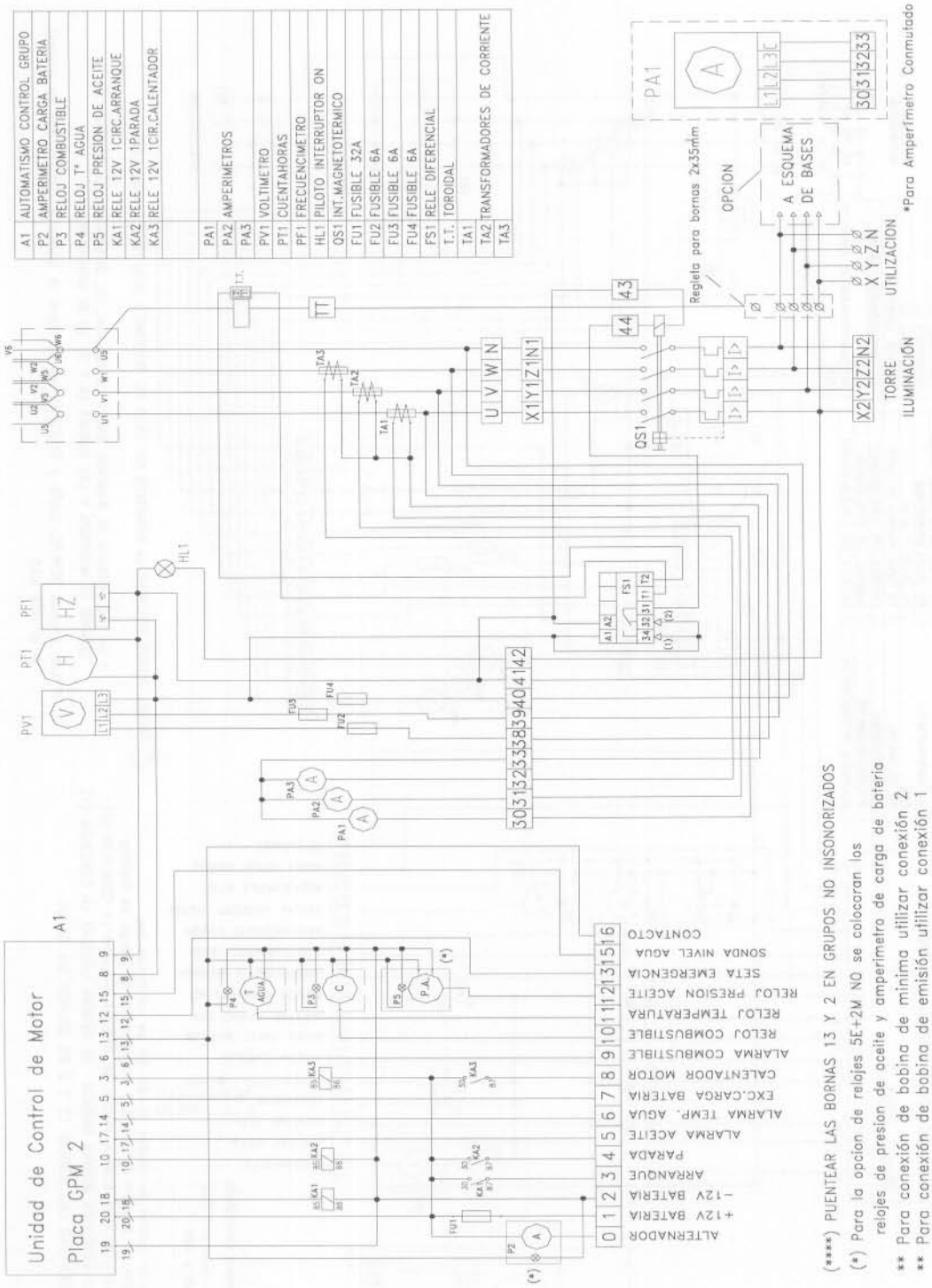
ESQUEMA Nº 2353

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP < 20 KVA MANUAL.


SOLO PARA GRUPOS DP 12
RELE INVERSOR DE TENSION DE CARGA DE BATERIA SOLO PARA DP 7/9, K 6/10
SOLO K Y DK
RELE DE PARADA
SOLO MODELOS K 6 Y K 10
ELEM. DESCRIPCION
PV1 Voltímetro
PF1 Frecuencímetro aguja
PT1 Reloj cuentahoras
HL1 Piloto conectado
KA1 Relé 12V 240/360W.ARRANQUE.
KA2 Relé 12V 240/360W.PARADA
KA3 Relé 12V 240/360W.CALENTADOR.
KA5 Relé 12V 240/360W.INV.NIVEL DE AGUA
KA6 Relé NIVEL DE AGUA
KA7 Relé 12V 240/360W. INVERSOR CARGA BAT.
KA9 Relé 12V 240/360W.EXCIT. CARGA BATERIA
PA1 Amperímetro.
QS1 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
QS2 Interruptor autom.magnetotérmico modular.
FU1 Fusible cilíndrico industrial 32A
FU2 Fusible 6A
FU3 Fusible 6A
FU4 Fusible 6A
A1 Vigilante del motor GPM-2
XS1 Base CEE 3P+N+TT
XS2 Base SCHUKO 16A 2P+TT
ENTRADA GRUPO
U V W N
INSTALACION CUADRO
Unidad de Control de Motor
Placa GPM-2
INSTALACION FUERZA
X Y Z N
+12v. BATERIA
MASA (Negativo)
ARRANQUE
PARADA
ALARMA ACEITE
ALARMA TEMP. AGUA
EXCIT. CARGA BAT.
CALENTADOR
CONTACTO
SONDA NIVEL AGUA
INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V
(*)PARA 208/120V Y 220/127V EL INTERRUPTOR DE LA BASE SCHUKO SERÁ DE 2P

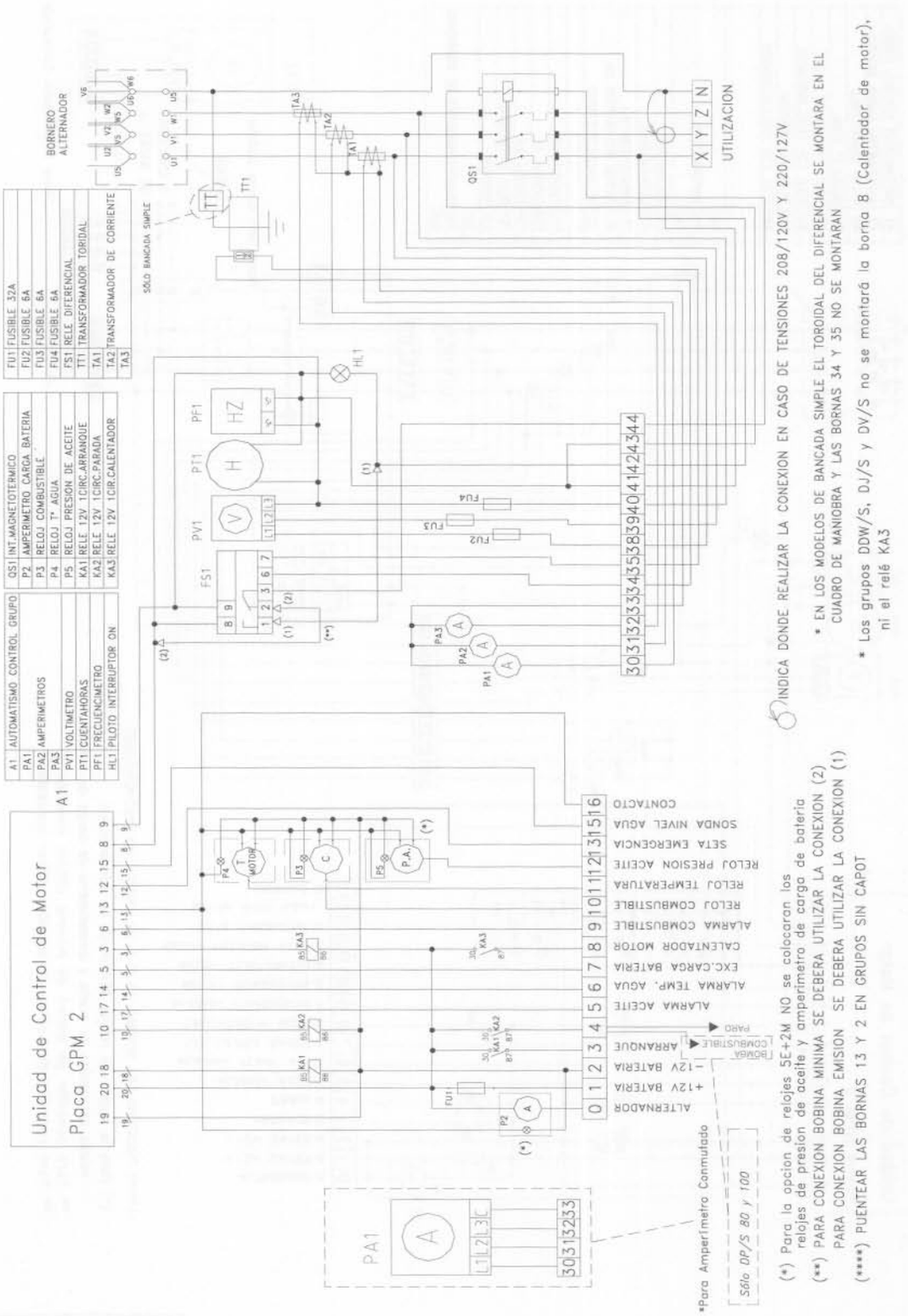
ESQUEMA Nº 1645

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS 27, DPS 45.



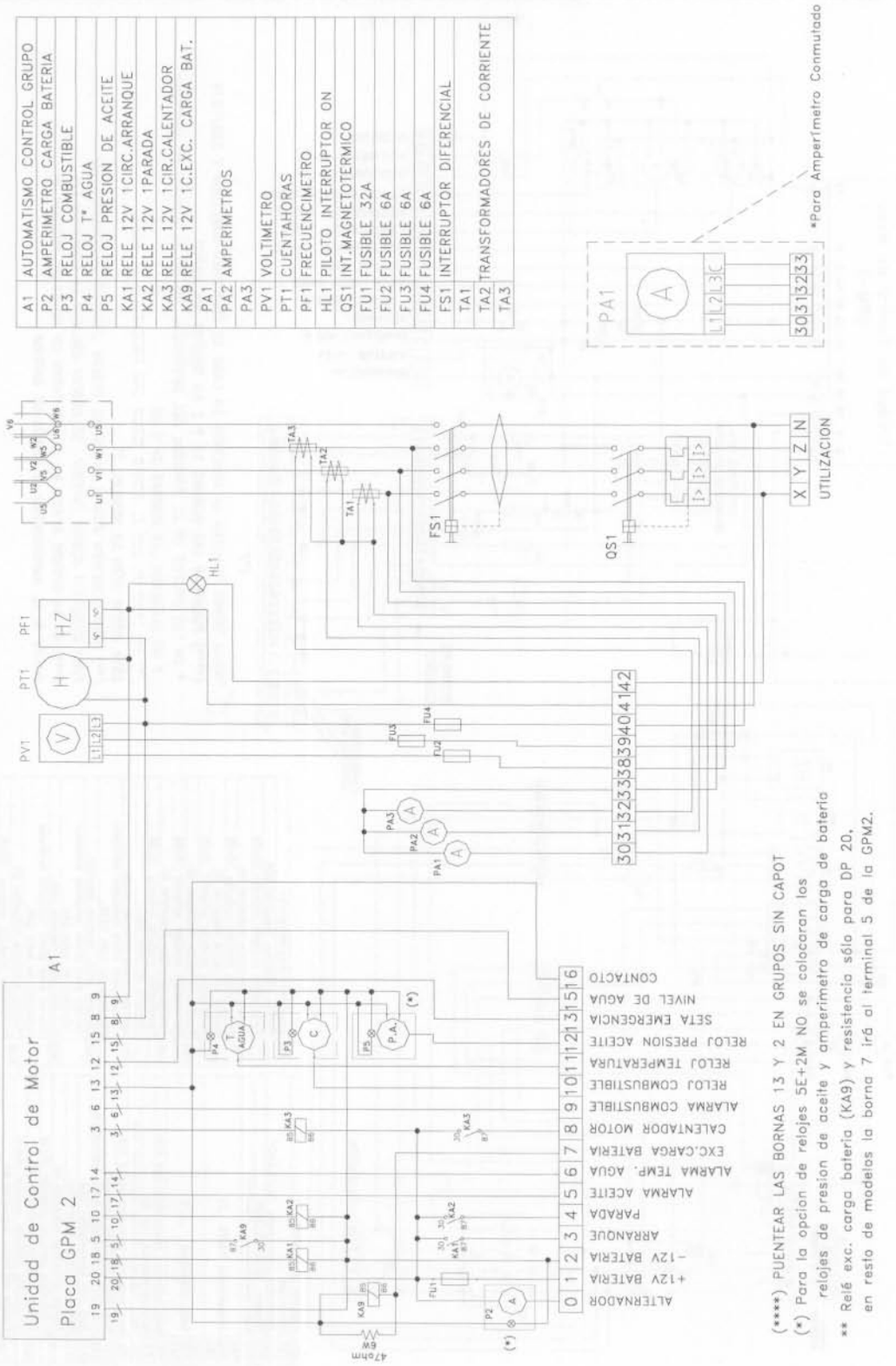
ESQUEMA Nº 2379

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 63, DP/S 75, DP/S 100 Y DP/S 140 MANUAL.


A1 AUTOMATISMO CONTROL GRUPO
PA1
PA2 AMPERIMETROS
PA3
PV1 VOLTIMETRO
PT1 CUENTAHORAS
PF1 FRECUENCIMETRO
HL1 PILOTO INTERRUPTOR ON
QS1 INT.MAGNETOTERMICO
P2 AMPERIMETRO CARGA BATERIA
P3 RELOJ COMBUSTIBLE
P4 RELOJ T° AGUA
P5 RELOJ PRESION DE ACEITE
KA1 RELE 12V 1CIRC.ARRANQUE
KA2 RELE 12V 1CIRC.PARADA
KA3 RELE 12V 1CIR.CALENTADOR
FU1 FUSIBLE 32A
FU2 FUSIBLE 6A
FU3 FUSIBLE 6A
FU4 FUSIBLE 6A
FS1 RELE DIFERENCIAL
TT1 TRANSFORMADOR TORIDAL
TA1
TA2 TRANSFORMADOR DE CORRIENTE
TA3
BORNERO ALTERNADOR
SÓLO BANCADA SIMPLE
UTILIZACION
X Y Z N
INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V
* EN LOS MODELOS DE BANCADA SIMPLE EL TOROIDAL DEL DIFERENCIAL SE MONTARA EN EL CUADRO DE MANIOBRA Y LAS BORNAS 34 Y 35 NO SE MONTARAN
* Los grupos DDW/S, DJ/S y DV/S no se montará la borna 8 (Calentador de motor), ni el relé KA3
Unidad de Control de Motor
Placa GPM 2
CONTACTO
SONDA NIVEL AGUA
SETA EMERGENCIA
RELOJ PRESION ACEITE
RELOJ TEMPERATURA
RELOJ COMBUSTIBLE
ALARMA COMBUSTIBLE
CALENTADOR MOTOR
EXC.CARGA BATERIA
ALARMA TEMP. AGUA
ALARMA ACEITE
PARO
ARRANQUE
COMBUSTIBLE
BOMBA
-12V BATERIA
+12V BATERIA
ALTERNADOR
*Para Amperímetro Conmutado
Sólo DP/S 80 y 100
(*) Para la opcion de relojes 5E+2M NO se colocaran los relojes de presion de aceite y amperimetro de carga de bateria
(**) PARA CONEXION BOBINA MINIMA SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (2)
PARA CONEXION BOBINA EMISION SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (1)
(****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT

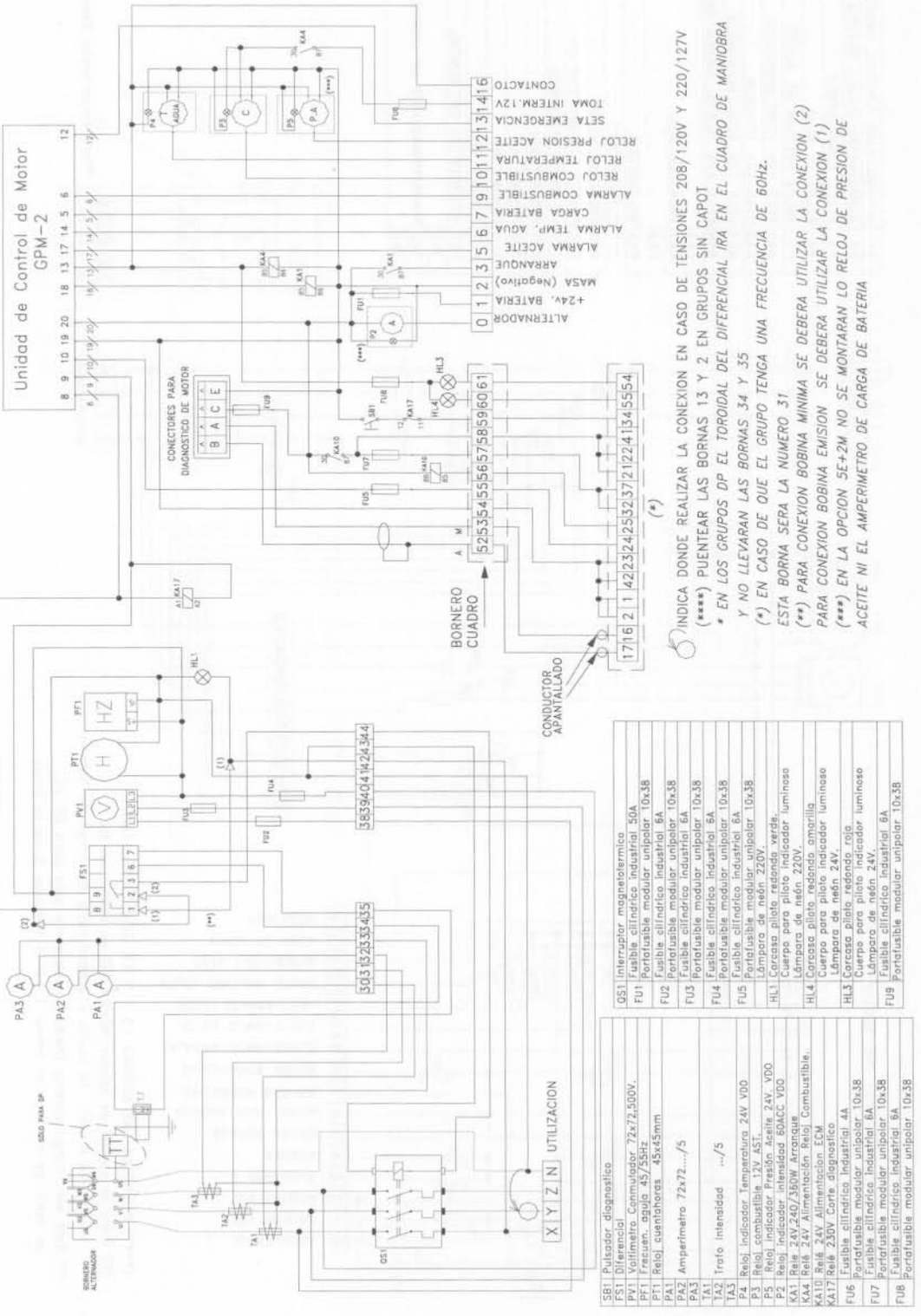
ESQUEMA Nº 2124

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS 20 ≤ DP ≤ 45 MANUAL.



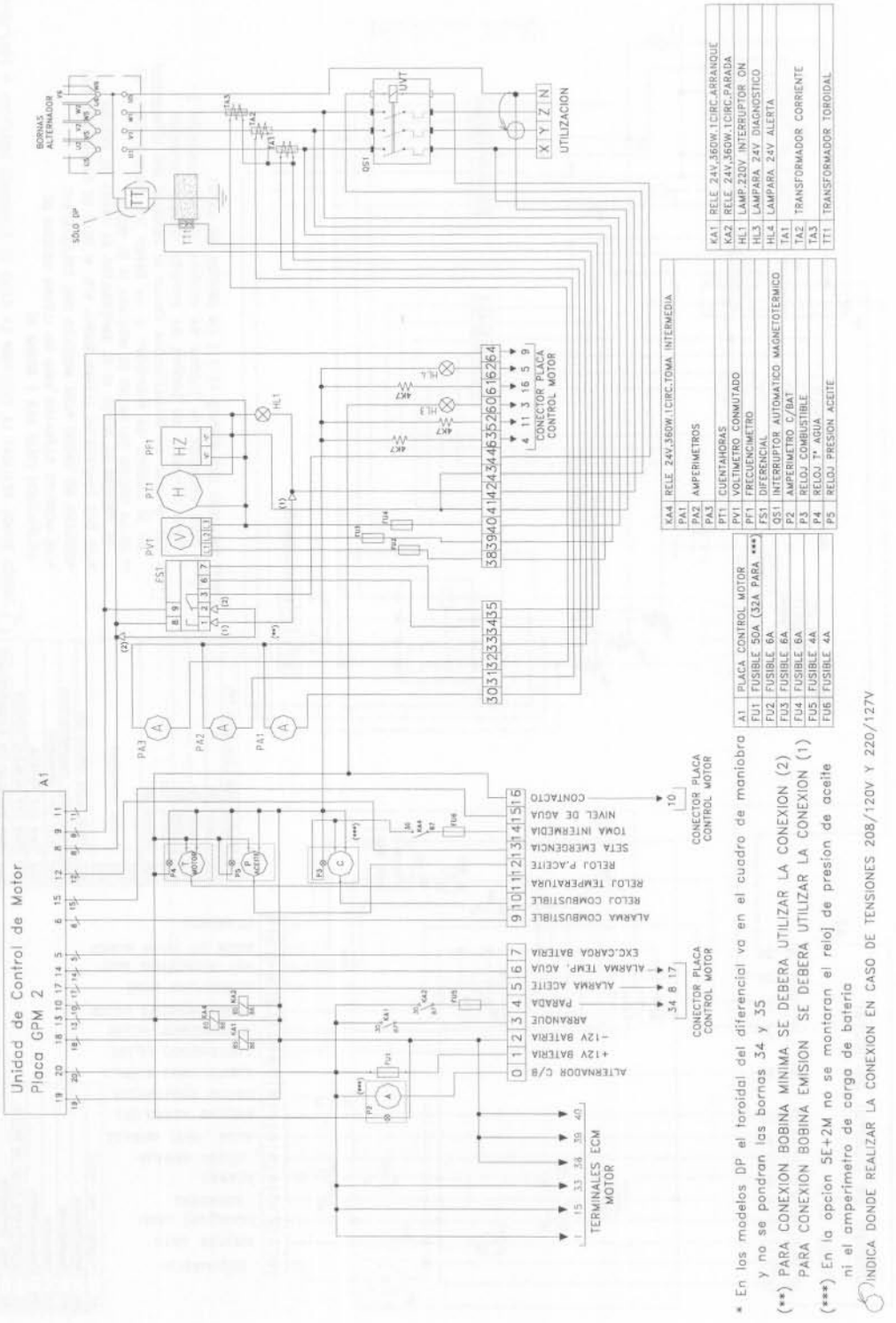
ESQUEMA Nº 2186

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 200, DP/S 230 Y DP/S 250 MANUAL.


Unidad de Control de Motor GPM-2
CONECTORES PARA DIAGNOSTICO DE MOTOR
ALTERNADOR
+24v. BATERIA
MASA (Negativo)
ARRANQUE
ALARMA ACEITE
ALARMA TEMP. AGUA
CARGA BATERIA
ALARMA COMBUSTIBLE
RELOJ COMBUSTIBLE
RELOJ TEMPERATURA
RELOJ PRESION ACEITE
SETA EMERGENCIA
TOMA INTERR.12V
CONTACTO
BORNERO CUADRO
CONDUCTOR APANTALLADO
UTILIZACION
INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V
(****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT
* EN LOS GRUPOS DP EL TOROIDAL DEL DIFERENCIAL IRA EN EL CUADRO DE MANIOBRA Y NO LLEVARAN LAS BORNAS 34 Y 35
(*) EN CASO DE QUE EL GRUPO TENGA UNA FRECUENCIA DE 60Hz. ESTA BORNA SERA LA NUMERO 31
(**) PARA CONEXION BOBINA MINIMA SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (2) PARA CONEXION BOBINA EMISION SE DEBERA UTILIZAR LA CONEXION (1)
(***) EN LA OPCION 5E+2M NO SE MONTARAN LO RELOJ DE PRESION DE ACEITE NI EL AMPERIMETRO DE CARGA DE BATERIA
SB1 Pulsador diagnostico
FS1 Diferencial
PV1 Voltimetro. Conmutador 72x72,500V.
PF1 Frecuen.. agujo 45/55Hz
PT1 Reloj cuentahoras 45x45mm
PA1
PA2 Amperimetro 72x72..../5
PA3
TA1
TA2 Trafo Intensidad .../5
TA3
P4 Reloj indicador Temperatura 24V VDO
P3 Reloj combustible 12V AST.
P5 Reloj indicador Presión Aceite 24V. VDO
P2 Reloj indicador intensidad 60ACC VDO
KA1 Rele 24V 240/360W Arranque
KA4 Rele 24V Alimentación Reloj Combustible
KA10 Relé 24V Alimentacion ECM
KA17 Relé 230V Corte diagnostico
FU6 Fusible cilíndrico Industrial 4A
FU7 Portafusible modular unipolar 10x38
Fusible cilíndrico Industrial 6A
FU8 Portafusible modular unipolar 10x38
Fusible cilíndrico Industrial 6A
FU9 Portafusible modular unipolar 10x38
QS1 Interruptor magnetotermico
FU1 Fusible cilíndrico industrial 50A
Portafusible modular unipolar 10x38
FU2 Fusible cilíndrico industrial 6A
Portafusible modular unipolar 10x38
FU3 Fusible cilíndrico industrial 6A
Portafusible modular unipolar 10x38
FU4 Fusible cilíndrico industrial 6A
Portafusible modular unipolar 10x38
FU5 Fusible cilíndrico industrial 6A
Portafusible modular unipolar 10x38
HL1 Lámpara de neón 220V.
Carcasa piloto redondo verde.
Cuerpo para piloto indicador luminoso
HL4 Lámpara de neón 220V.
Carcasa piloto redondo amarilla
Cuerpo para piloto indicador luminoso
HL3 Lámpara de neón 24V.
Carcasa piloto redondo roja
Cuerpo para piloto indicador luminoso
Lámpara de neón 24V.

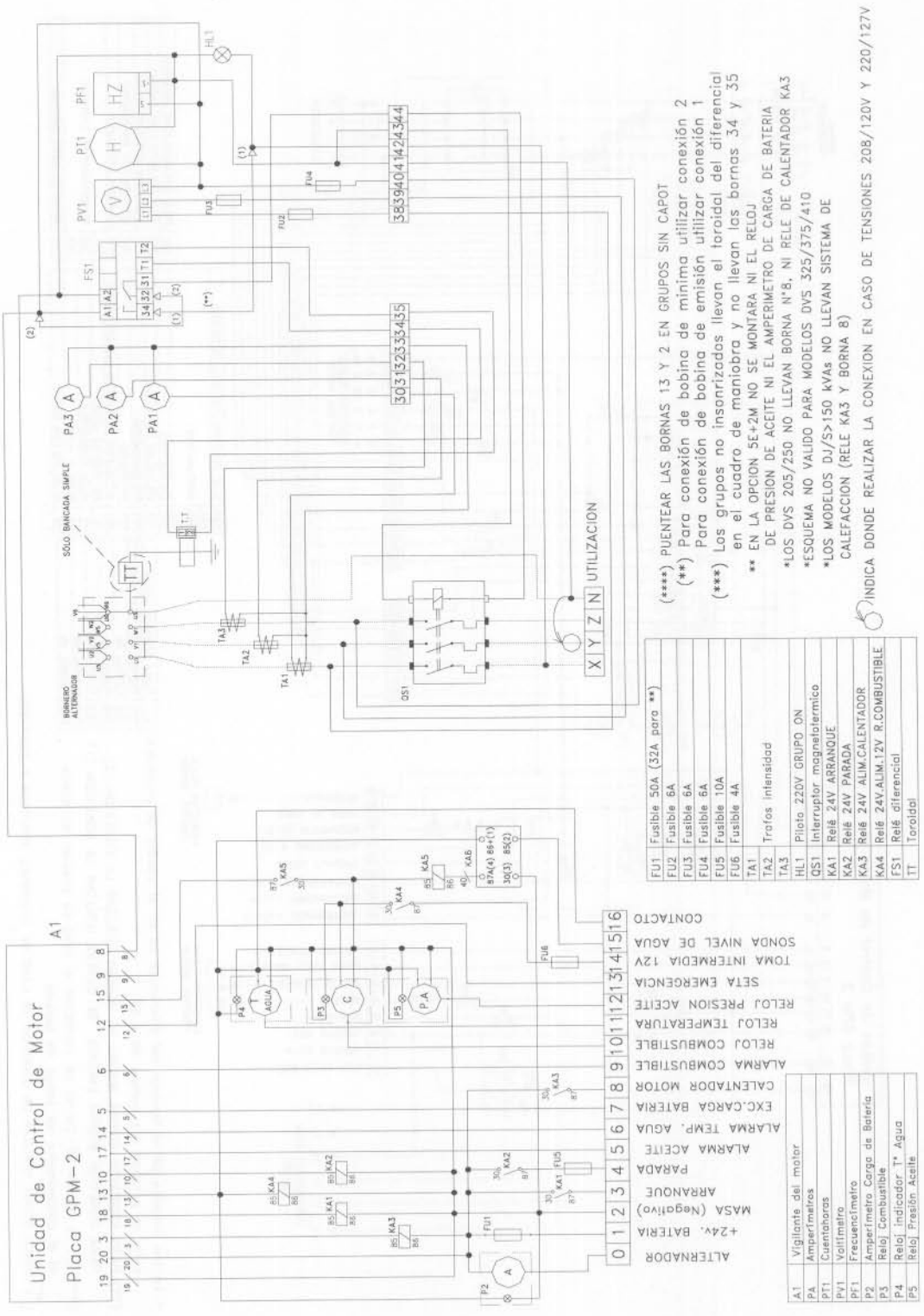
ESQUEMA Nº 1920

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 300, DP/S 350, DP/S 400, DP/S 450 Y DP/S 500 MANUAL.



ESQUEMA Nº 1973

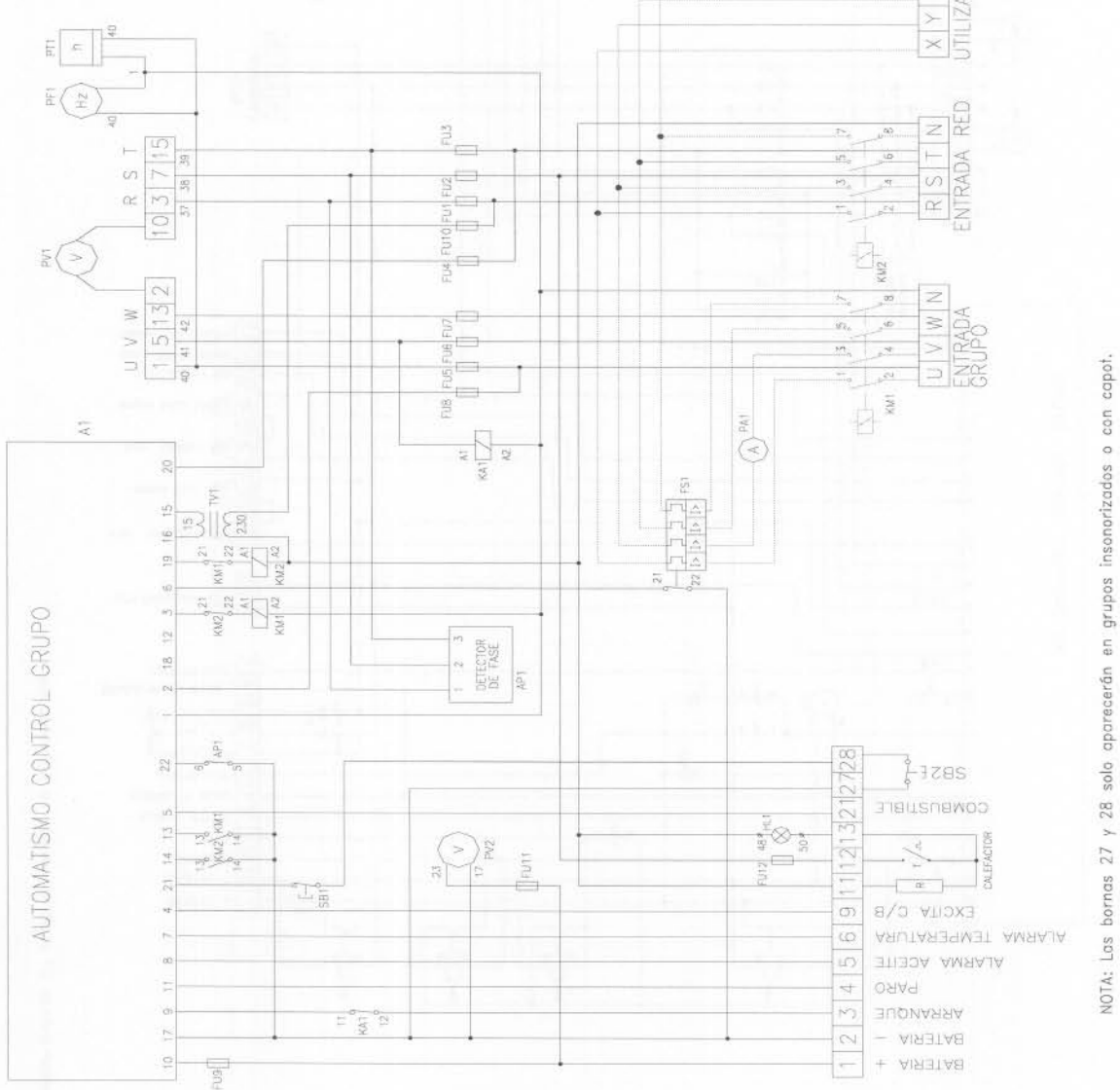
ESQUEMA ELÉCTRICO MODELOS DP/S 630, DP/S 730 Y DP/S 800 MANUAL.


(****) PUENTEAR LAS BORNAS 13 Y 2 EN GRUPOS SIN CAPOT
(**) Para conexión de bobina de mínima utilizar conexión 2
Para conexión de bobina de emisión utilizar conexión 1
(***) Los grupos no insonorizados llevan el toroidal del diferencial en el cuadro de maniobra y no llevan los bornas 34 y 35
** EN LA OPCION 5E+2M NO SE MONTARA NI EL RELOJ DE PRESION DE ACEITE NI EL AMPERIMETRO DE CARGA DE BATERIA
*LOS DVS 205/250 NO LLEVAN BORNA Nº8, NI RELE DE CALENTADOR KA3
*ESQUEMA NO VALIDO PARA MODELOS DVS 325/375/410
*LOS MODELOS DJ/S>150 kVAs NO LLEVAN SISTEMA DE CALEFACCION (RELE KA3 Y BORNA 8)
INDICA DONDE REALIZAR LA CONEXION EN CASO DE TENSIONES 208/120V Y 220/127V
SÓLO BANCADA SIMPLE
BORNERO ALTERNADOR
UTILIZACION
X Y Z N
Unidad de Control de Motor
Placa GPM-2
A1
ALTERNADOR
+24v. BATERIA
MASA (Negativo)
ARRANQUE
PARADA
ALARMA ACEITE
ALARMA TEMP. AGUA
EXC.CARGA BATERIA
CALENTADOR MOTOR
ALARMA COMBUSTIBLE
RELOJ COMBUSTIBLE
RELOJ TEMPERATURA
RELOJ PRESION ACEITE
SETA EMERGENCIA
TOMA INTERMEDIA 12V
SONDA NIVEL DE AGUA
CONTACTO
FU1 Fusible 50A (32A para **)
FU2 Fusible 6A
FU3 Fusible 6A
FU4 Fusible 6A
FU5 Fusible 10A
FU6 Fusible 4A
TA1 TA2 TA3 Trafos intensidad
HL1 Piloto 220V GRUPO ON
QS1 Interruptor magnetotermico
KA1 Relé 24V ARRANQUE
KA2 Relé 24V PARADA
KA3 Relé 24V ALIM.CALENTADOR
KA4 Relé 24V.ALIM.12V R.COMBUSTIBLE
FS1 Relé diferencial
TT Toroidal
A1 Vigilante del motor
PA Amperímetros
PT1 Cuentahoras
PV1 Voltímetro
PF1 Frecuencímetro
P2 Amperímetro Carga de Batería
P3 Reloj Combustible
P4 Reloj indicador T° Agua
P5 Reloj Presión Aceite

ESQUEMA Nº 2120

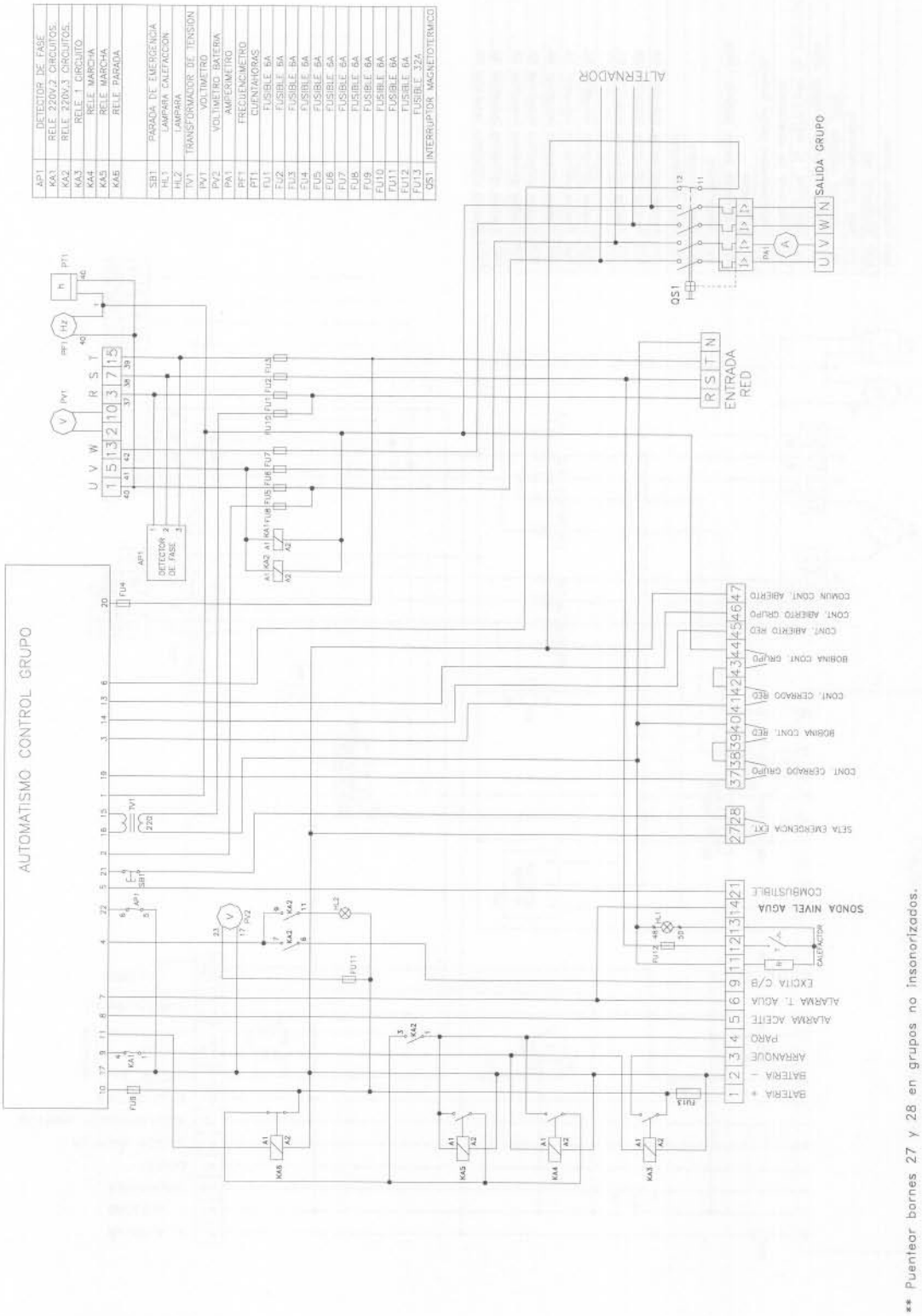
ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP ≤ 40 KVA AUTOMÁTICO.

KM1	Contactor grupo
KM2	Contactor red
FS1	Rele magnetotermico
HL1	Lampara calderin 220V
AP1	Tarjeta vigilancia trifásica 400V
KA1	Relé 220V, 1C MZPA.Corte de arranque.
SB1	Seta para de emergencia.
TV1	Transformador carga batería.
PV1	Voltímetro
PV2	Voltímetro carga batería 15Vcc
PA1	Amperímetro
PF1	Frecuencímetro
PT1	Reloj cuentahoras
FU1	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU2	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU3	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU4	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU5	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU6	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU7	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU8	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU9	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU11	Fusible cilíndrico industrial 6A.
FU12	Fusible cilíndrico industrial 6A.



ESQUEMA Nº 1313.1

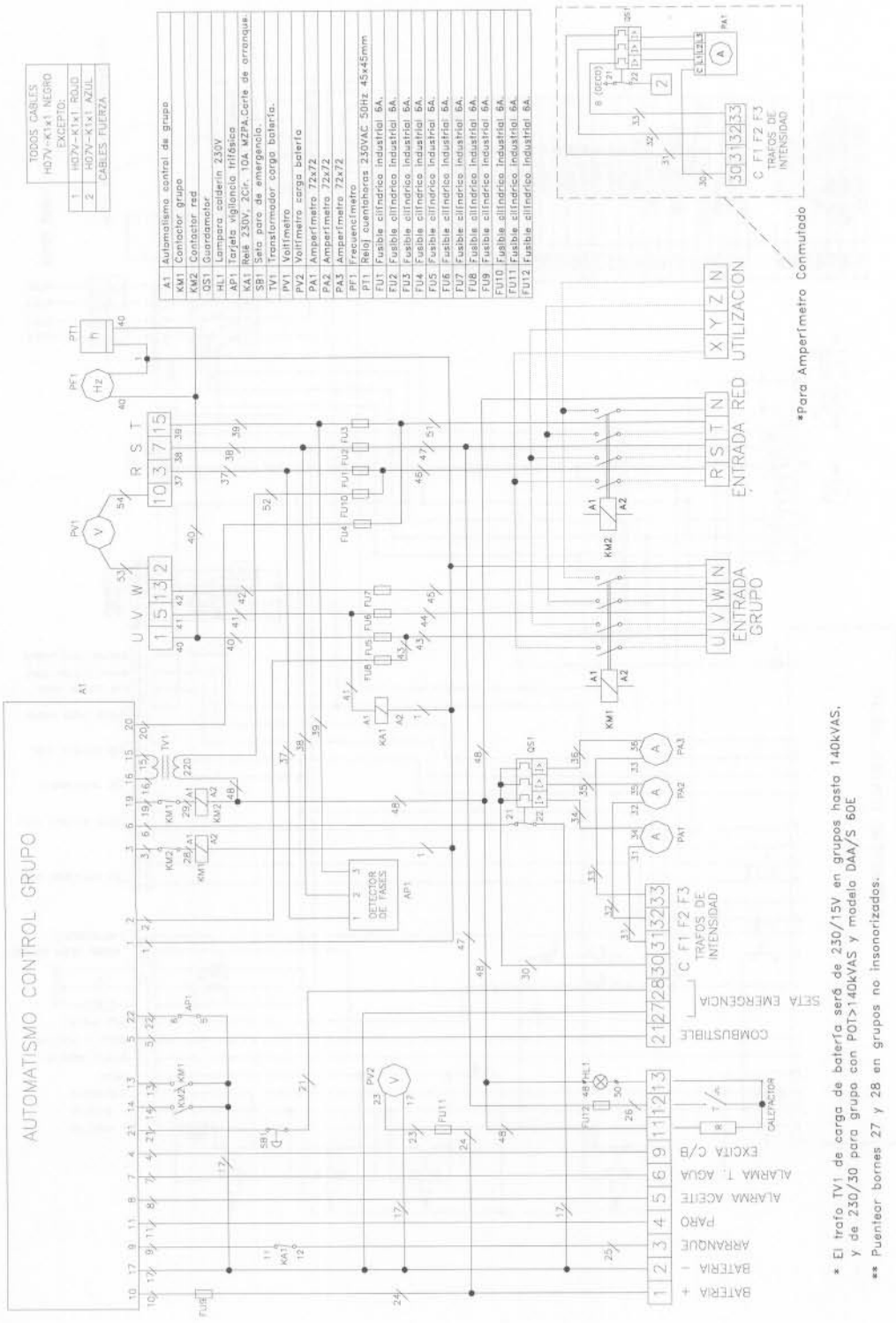
ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS ≤ 40 KVA AUTOMÁTICO SIN CONMUT. CUADRO GRUPO.



** Puentear bornes 27 y 28 en grupos no insonorizados.

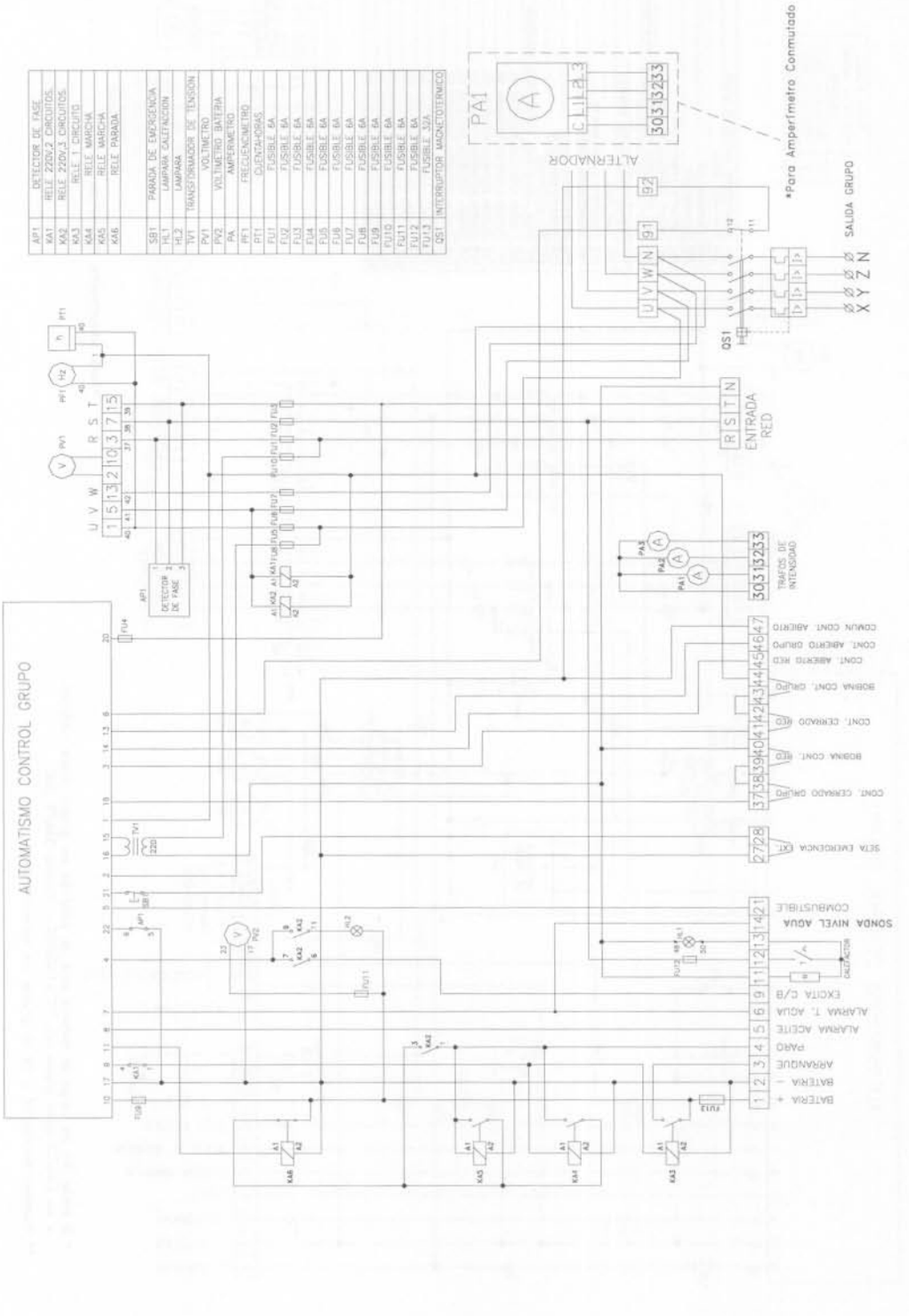
ESQUEMA Nº 2403

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS > 45 KVA, DP > 40 KVA AUTOMÁTICO.



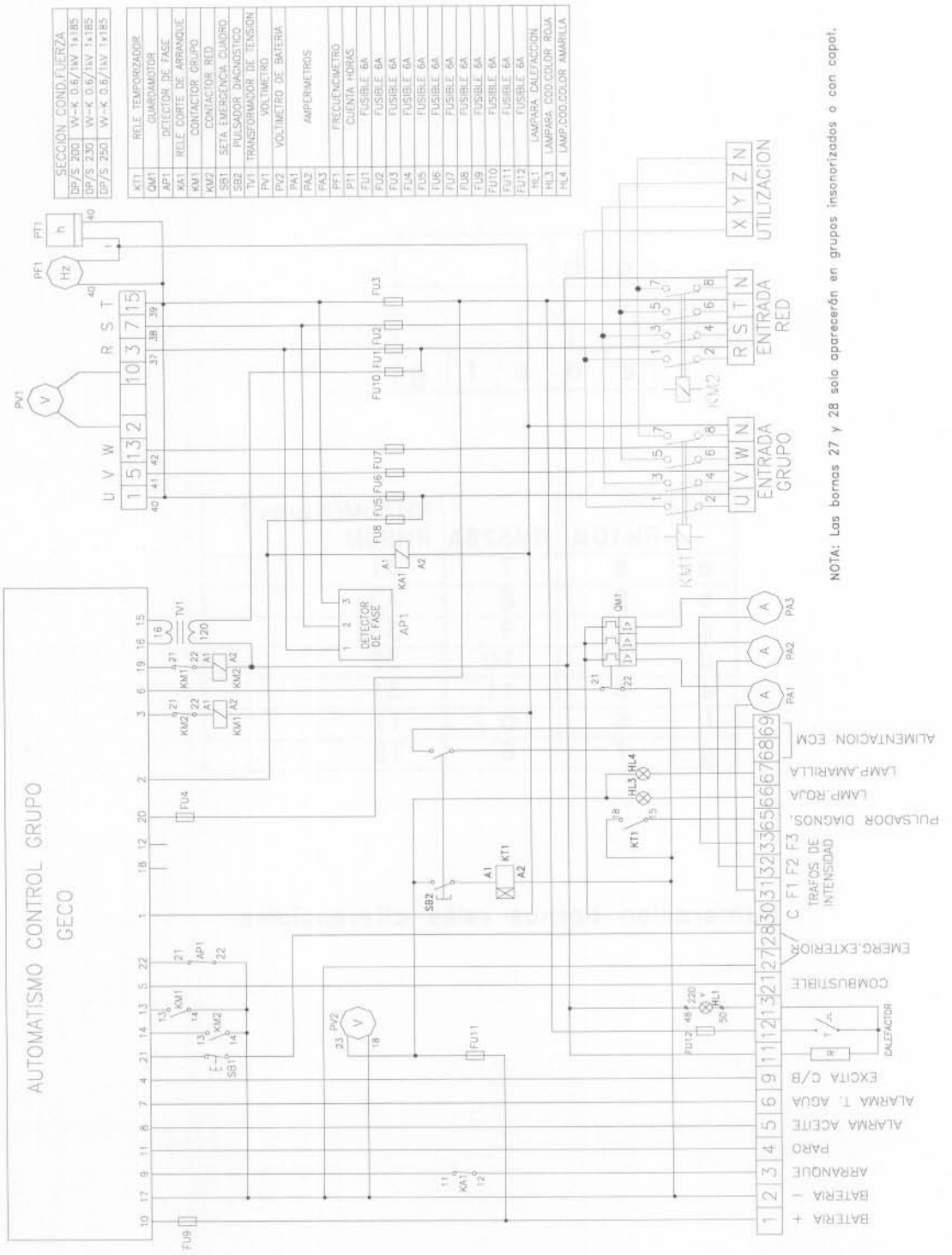
ESQUEMA Nº 1323

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DPS 45 KVA AUTOMÁTICO SIN CONMUT. CUADRO GRUPO.



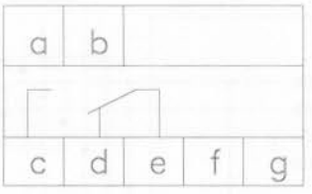
ESQUEMA Nº 2491

ESQUEMA ELECTRICO MODELOS DP/S 200, DP/S 230 Y DP/S 250 AUTOMÁTICO.



ESQUEMA Nº 1486

TABLA REPRESENTATIVA DISTINTOS RELES DIFERENCIALES.

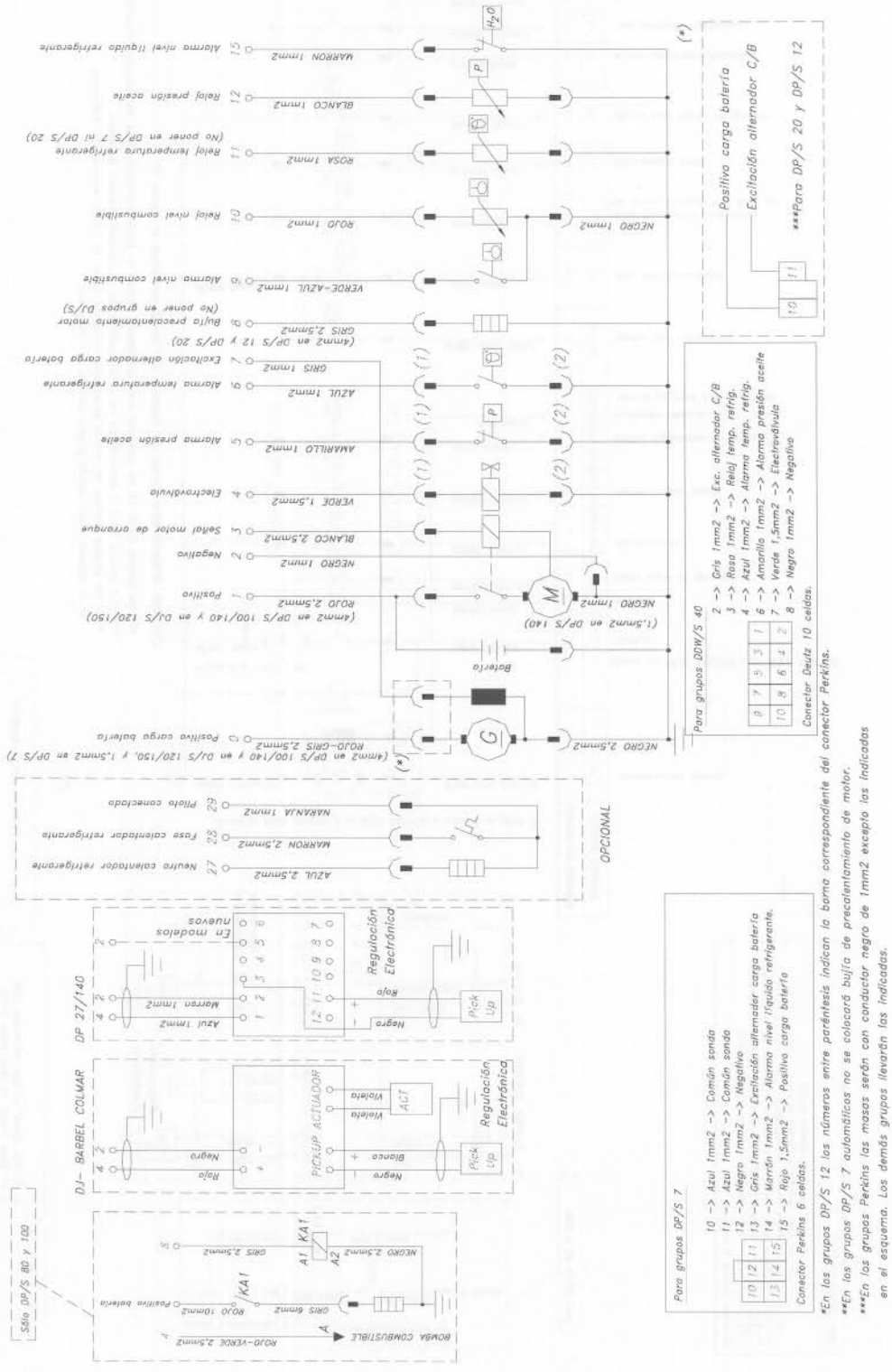


	RH10M	RH328A	RH10M(Nuevo) RH99M
a	8	7	A1
b	9	8	A2
c	1	9	34
d	2	10	32
e	3	11	31
f	6	5	T1
g	7	6	T2

Numeracion bornas relés diferenciales

ESQUEMA Nº 2477

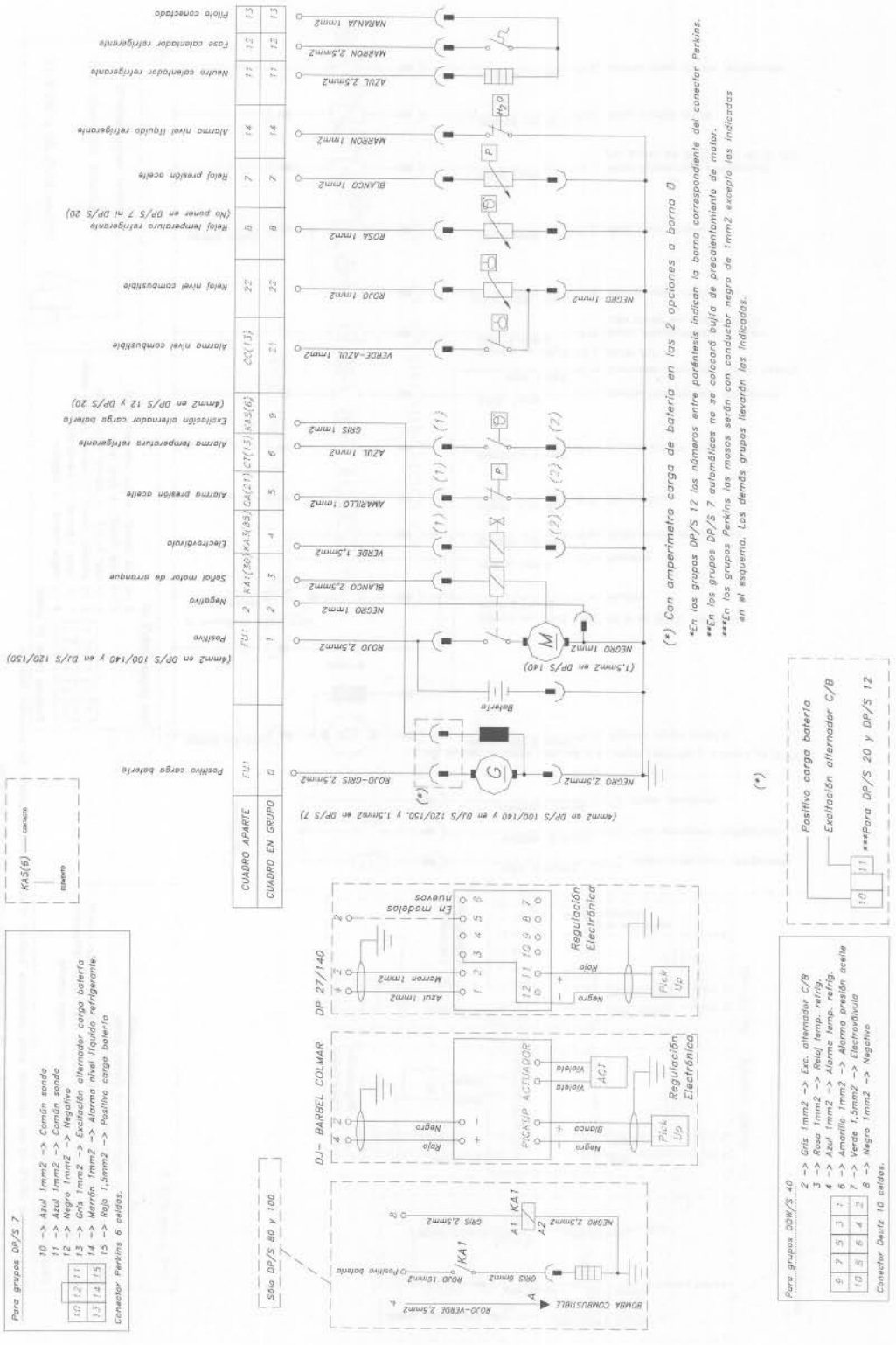
ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 7 a 140 KVA. MANUAL


Para grupos DP/S 7
10 -> Azul 1mm2 -> Común sonda
11 -> Azul 1mm2 -> Común sonda
12 -> Negro 1mm2 -> Negativo
13 -> Gris 1mm2 -> Excitación alternador carga batería
14 -> Marrón 1mm2 -> Alarma nivel líquido refrigerante.
15 -> Rojo 1,5mm2 -> Positivo carga batería
Conector Perkins 6 celdas.
Para grupos DDW/S 40
2 -> Gris 1mm2 -> Exc. alternador C/B
3 -> Rosa 1mm2 -> Reloj temp. refrig.
4 -> Azul 1mm2 -> Alarma temp. refrig.
6 -> Amarillo 1mm2 -> Alarma presión aceite
7 -> Verde 1,5mm2 -> Electroválvula
8 -> Negro 1mm2 -> Negativo
Conector Deutz 10 celdas.
Positivo carga batería
Excitación alternador C/B
***Para DP/S 20 y DP/S 12
Regulación Electrónica
En modelos nuevos
DP 27/140
DJ- BARBEL COLMAR
PICKUP ACTUADOR
Pick Up
ACT
Sólo DP/S 80 y 100
BOMBA COMBUSTIBLE
OPCIONAL
Batería
Para DP/S 20 y DP/S 12

*En los grupos DP/S 12 los números entre paréntesis indican la borna correspondiente del conector Perkins.
**En los grupos DP/S 7 automáticos no se colocará bujía de precalentamiento de motor.
***En los grupos Perkins las masas serán con conductor negro de 1mm2 excepto las indicadas en el esquema. Los demás grupos llevarán las indicadas.

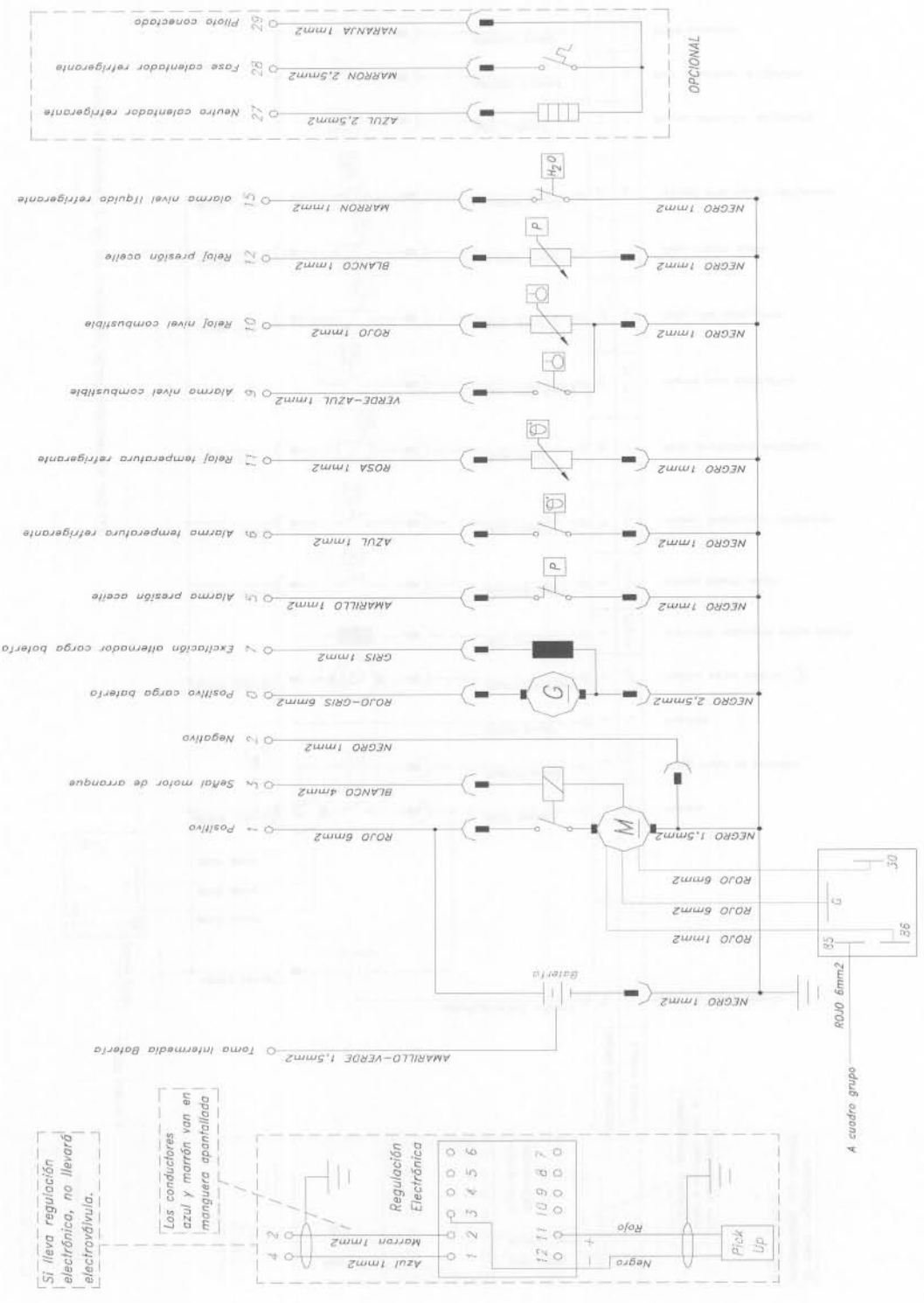
ESQUEMA Nº 2240

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 7 a 140 KVA. AUTOMATICO


(*) Con amperímetro carga de batería en las 2 opciones a borna D
*En los grupos DP/S 12 los números entre paréntesis indican la borna correspondiente del conector Perkins.
**En los grupos DP/S 7 automáticos no se colocará bujía de precalentamiento de motor.
***En los grupos Perkins las masas serán con conductor negro de 1mm2 excepto las indicadas en el esquema. Las demás grupos llevarán las indicadas.
CUADRO APARTE
CUADRO EN GRUPO
Positivo carga batería
Positivo
Negativo
Señal motor de arranque
Electroválvula
Alarma presión aceite
Alarma temperatura refrigerante
Excitación alternador carga batería
Alarma nivel combustible
Reloj nivel combustible
Reloj temperatura refrigerante
Reloj presión aceite
Alarma nivel líquido refrigerante
Nivel refrigerante
Fase calentador refrigerante
Piloto conectado
Para grupos DP/S 7
Conector Perkins 6 celdas.
Para grupos DDW/S 40
Conector Deutz 10 celdas.
Positivo carga batería
Excitación alternador C/B
***Para DP/S 20 y DP/S 12
DP 27/140
DJ- BARBEL COLMAR
Regulación Electrónica
En modelos nuevos
PICK UP ACTUADOR
Pick Up
ACT
SOBRA COMBUSTIBLE
Sólo DP/S 80 y 100

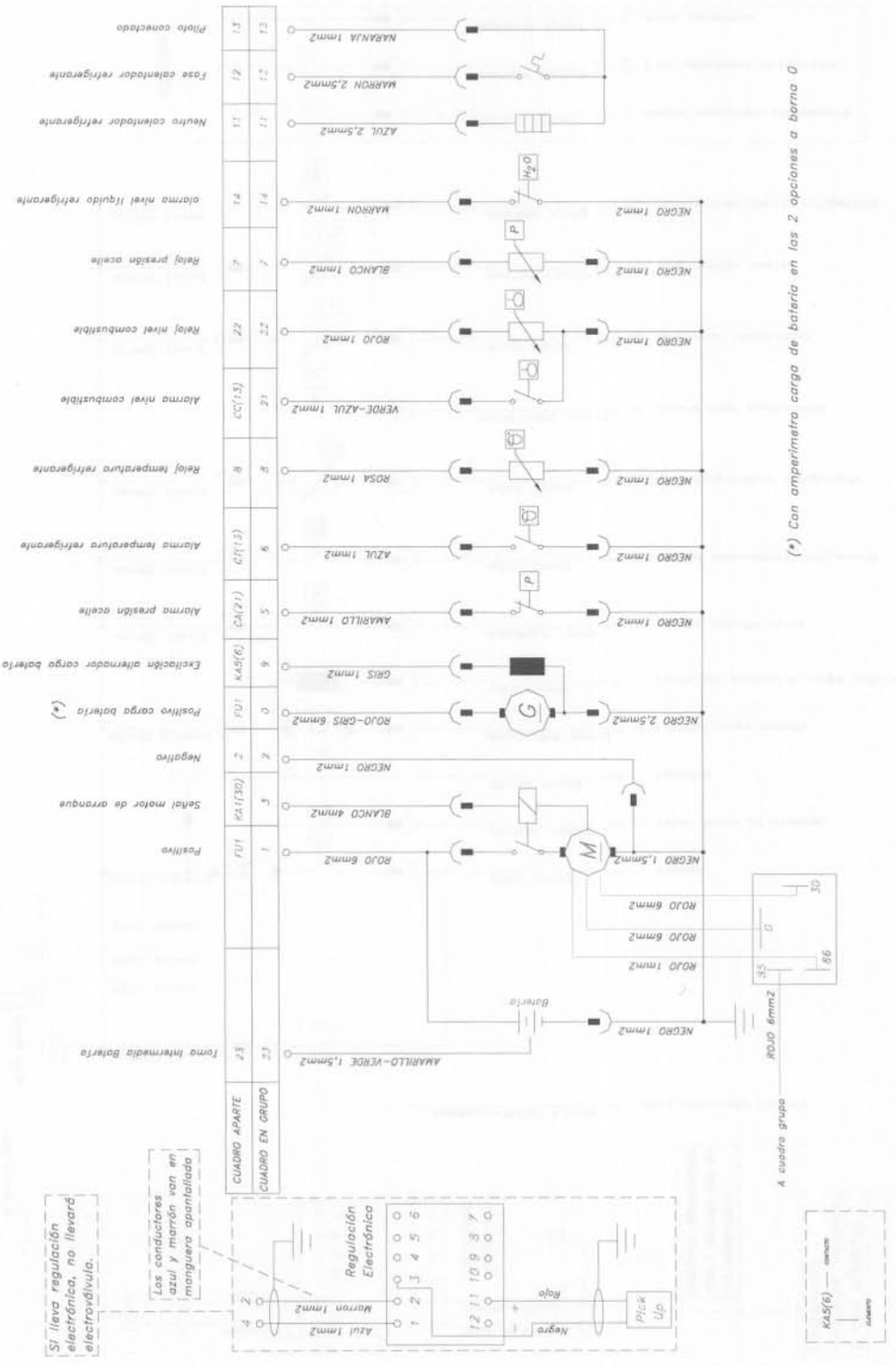
ESQUEMA Nº 2577

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 200/230/250 KVA. MANUAL



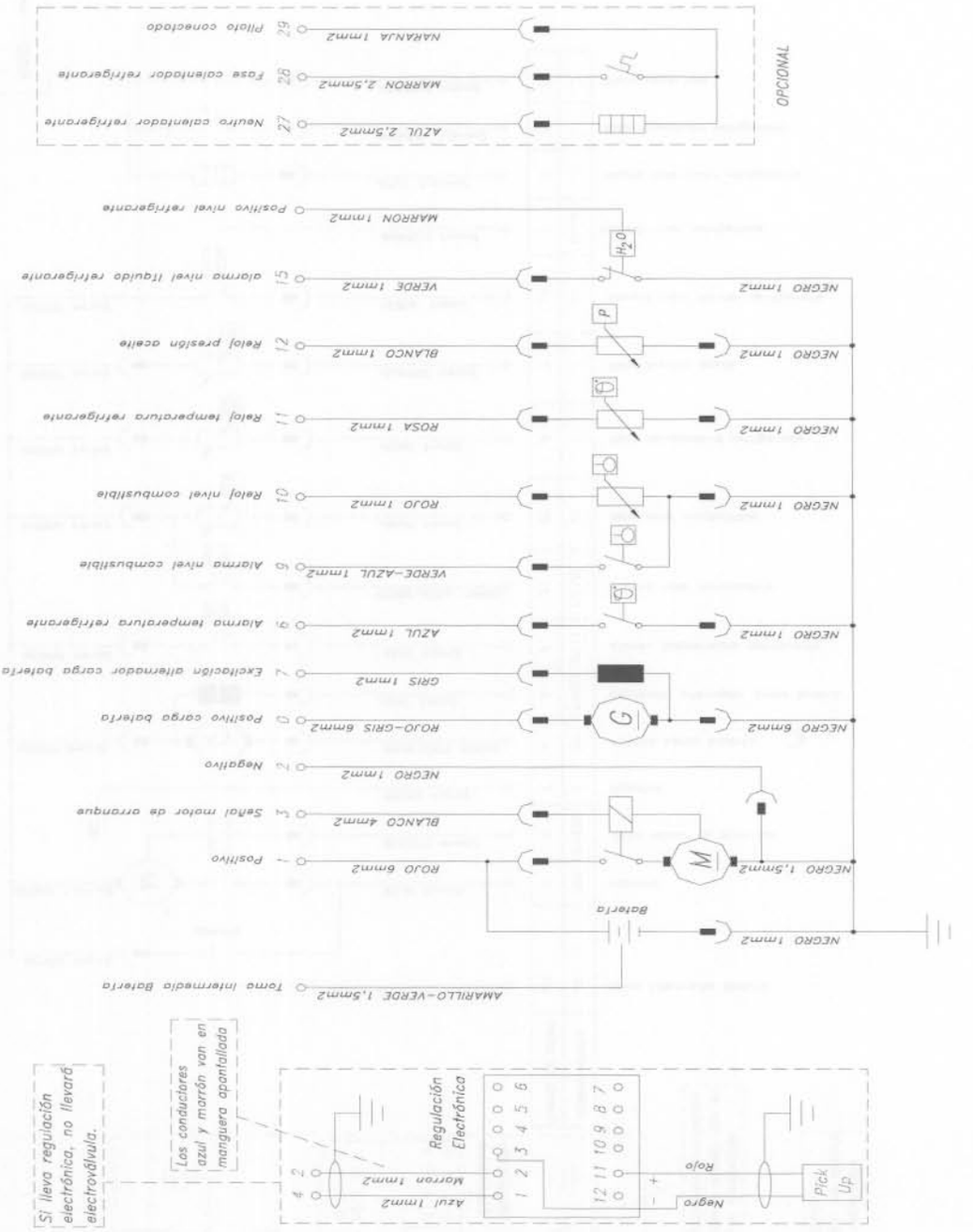
ESQUEMA Nº 2244

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 200/230/250 KVA. AUTOMATICO



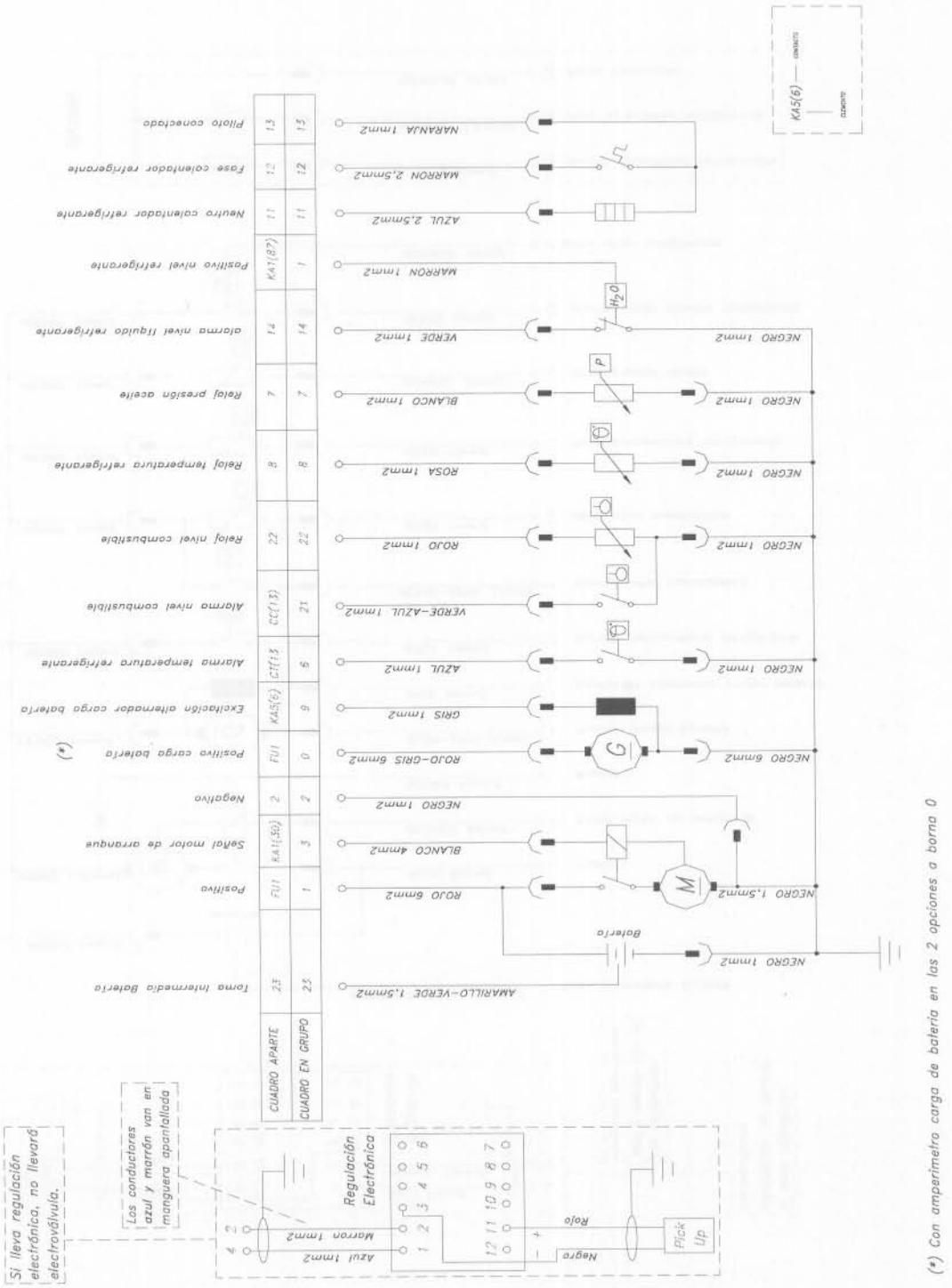
ESQUEMA Nº **2573**

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 300/350/400/450/500 KVA. MANUAL



ESQUEMA Nº **2246**

ESQUEMA UNIFILAR INSTALACIÓN MOTOR DP/S 300/350/400/450/500 KVA. AUTOMATICO



ESQUEMA Nº **2575**

LISTA DE POSIBLES FALLOS Y SU SOLUCIÓN

(Debidos al Motor)

Incidente	Causa probable	Solución
El motor no arranca	1. Válvulas pisadas.	1. Desmontar y esmerilar asientos de válvulas.
	2. Tuercas fijación culata flojas.	2. Apretar
	3. Conductos obstruidos.	3. Desmontar y limpiar
	4. Filtro de combustible obstruido.	4. Sustituir
	5. Aire en le circuito de combustible.	5. Purgar
	6. Inyector gripado.	6. Controlar tobera y sustituir en caso necesario
	7. Respiradero depósito obstruido.	7. Limpiar
	8. Válvula de inyección bloqueada.	8. Controlar y sustituir si es necesario
	9. Bª alimentación defectuosa.	9. Controlar y sustituir pieza defectuosa
	10. Batería descargada.	10. Recargar
	11. Conexión de cables equivocada o mala conexión.	11. Controlar según esquema y modificar.
	12. Interruptor de arranque defectuoso.	12. Sustituir.
	13. Motor de arranque defectuoso.	13. Reparar o sustituir.
El motor arranca y se para.	1 Filtro de aire obstruido.	1. Sustituir.
	2. Ralentí bajo.	2. Modificar hasta 51.5 Hz.
	3. Filtro combustible obstruido.	3. Sustituir.
	4. Aire en el circuito de combustible.	4. Purgar.
	5. Respiradero depósito obstruido.	5. Limpiar.
	6. Bª alimentación defectuosa.	6. Controlar y sustituir si es necesario.
El motor no acelera.	1. Exceso de carga.	1. Controlar cargas máximas aconsejadas.
	2. Avance de inyección incorrecto.	2. Reparar.
	3. Muelle regulador roto.	3. Sustituir.
	4. Filtro combustible obstruido.	4. Sustituir.
	5. Respiradero depósito obstruido.	5. Limpiar
	6. Cremallera enganchada.	6. Verificar y consultar Servicio Técnico.
	7. Aire en el circuito de combustible	7. Purgar
Régimen inconstante.	1. La cremallera se engancha.	1. Verificar y consultar Servicio Técnico.
	2. Nivel de aceite alto.	2. Verificar y ajustar al nivel.
Humo negro.	1. Filtro de aire obstruido.	1. Sustituir.
	2. Inyector mal tarado.	2. Controlar tobera y sustituir si es necesario.
	3. Exceso de carga.	3. Quitar carga
Humo blanco.	1. Funcionamiento excesivo al ralentí.	1. Parar el grupo cuando no se emplee.
	2. Rodaje incompleto.	2. Verificar horas de rodaje y seguir indicaciones para completarlo.
	3. Segmentos desgastados.	3. Verificar segmentos y camisas y sustituir.
	4. Cilindros desgastados.	4. Verificar y rectificar.
	5. Nivel alto de aceite.	5. Verificar y poner al nivel.
Baja presión de aceite.	1. Cojinete bancada-biela desgastados.	1. Verificar y sustituir
	2. Válvula regulación presión bloqueada.	2. Limpiar o sustituir
	3. Válvula regulación mal regulada.	3. Verificar y ajustar.
	4. Bª de aceite desgastada.	4. Verificar y reparar
	6. Tubo aspiración aceite obstruido.	6. Limpiar
	7. Bomba de aceite desgastada.	7. Reparar o sustituir.
El generador no se excita	1. Velocidad del motor reducida..	1. Contrólense las revoluciones y llévense al valor nominal.
	2. Condensador destruido.	2. Cambiar el condensador.
	3. Bobinado defectuoso.	3. Contrólese la resistencia de los arrollamientos.
	4. Puente diodos averiado.	4. Contrólese y sustitúyase
	5. Pérdida de remanencia	5. Aplicar al condensador una tensión de 220 V.

Incidente	Causa	Solución
Alta tensión en vacío.	1. Excesiva velocidad.	1. Contrólese las revoluciones y ajústense.
Baja tensión en vacío.	1. Reducida velocidad.	1. Contrólese las revoluciones y ajústense.
	2. Diodos del puente averiados.	2. Contrólense y sustitúyanse.
	3. Arrollamientos averiados	3. Contrólese la resistencia de los arrollamientos.
Tensión exacta en vacío, pero baja con carga.	1. Reducida velocidad con carga.	1. Contrólese las revoluciones y ajústense.
	2. Carga demasiado elevada.	2. Contrólese y hágase la intervención que necesite.
	3. Diodo en cortocircuito.	3. Controlar y cambiar.
Tensión inestable.	1. Contactos inconstantes.	1. Contrólense las conexiones.
	2. Irregularidad de rotación.	2. Averígüese la uniformidad de rotación.
Generador ruidoso	1. Cojinetes averiados	1. Sustitúyase.
	2. Acoplamiento defectuoso.	2. Averígüese y repárese.
Alta temperatura del alternador	1. Aberturas de ventilación parcialmente obstruidas	1. Desmontar y pulir las envolturas de aspiración expulsión del aire.
	2. Posible sobrecarga.	2. Comprobar la carga.

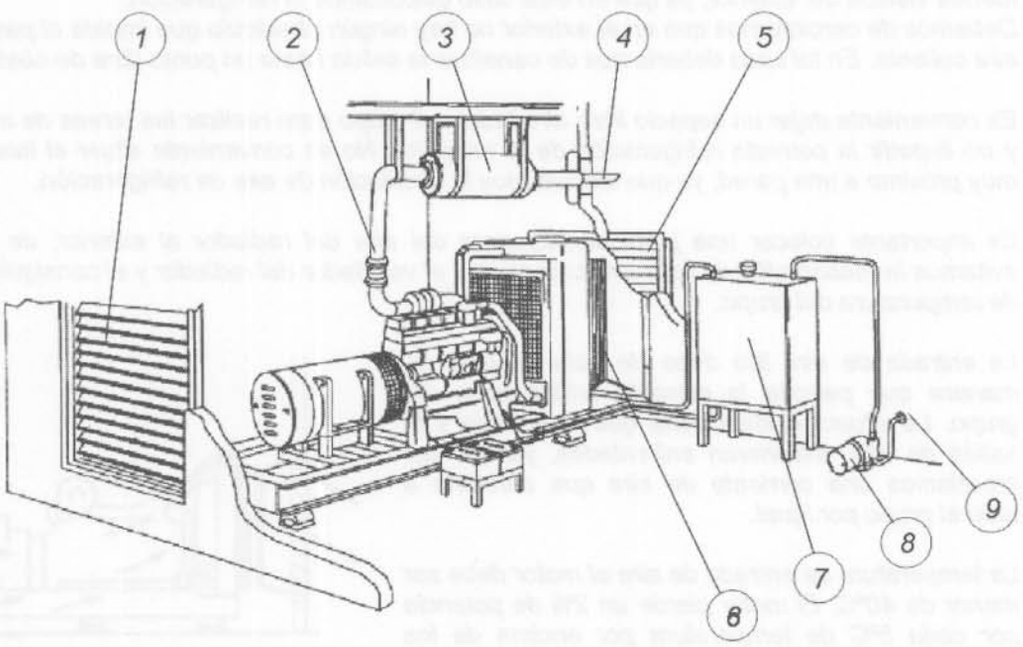
(Debidos al Alternador)

Incidente	Causa probable	Solución
El alternador no produce corriente.	1. El disyuntor o el limitador están desenclavados.	1. Enclavar el disyuntor o el magneto térmico.
	2. Fallo en la excitación.	2. Consultar Servicio Técnico.
	3.Velocidad del motor demasiado baja.	3. Verificar la velocidad del motor.
	4.Condensador destruido.	4. Cambiar el condensador.
	5.Porta escobillas roto.	5. Sustituir.
	6. Puente rectificador	6. Sustituir.
	7. Potenciómetro defectuoso.	7. Sustituir.
Tensión demasiada alta sin carga.	1.Condensador de capacidad demasiado alta	1. Controlar la capacidad.
Tensión demasiada baja sin carga.	1. Diodos o varistor destruidos.	1. Cambiarlos.
	2. Bobinado defectuoso.	2. Verificar y cambiar.
	3. Condensador de capacidad demasiado baja.	3. Controlar la capacidad.
	4. Potenciómetro no colocado al máximo.	4. Colocar al máximo.
Tensión correcta en vacío pero baja en carga.	1. Velocidad demasiado baja en carga.	1. Controlar la carga.
	2. Carga demasiado elevada.	2. Controlar la carga.
	3. Diodo en cortocircuito.	3. Controlar y cambiar.
Tensión inestable.	1. Malos contactos.	1. Verificar los contactos.
Alternador ruidoso.	1. Rodamiento defectuoso	1. Cambiarlo.
	2. Acoplamiento defectuoso.	2.Verificarlo.
La máquina no funde el electrodo correctamente.	1. Fallo de excitación.	1. Consultar Servicio Técnico.
	2. Potenciómetro mal regulado.	2. Regular adecuadamente el potenciómetro.
Ausencia de corriente en las tomas de salida.	1. Potenciómetro destruido.	1. Sustituir.

CONSEJOS DE INSTALACIÓN DE GRUPOS ELECTRÓGENOS EN HABITÁCULOS

- **GRUPOS SIN CARROZAR, REFRIGERADOS POR LÍQUIDO:**

Una configuración típica de grupo electrógeno en habitáculo es la que se muestra en la figura:



***1.-** Rejilla de entrada de aire. Debe de ser, al menos, 1,4 veces la superficie del panal del radiador de motor.*

***2.-** Conducto de salida de gases de escape: Debe de poseer un tramo de tubo flexible que evite la transmisión de la vibración de motor al silencioso. De lo contrario, existe un serio riesgo de producirse fisuras en el escape.*

***3.-** Silencioso: Debe de estar firmemente sujeto a algún punto fijo.*

***4.-** Conducto de salida de gases de escape al exterior: Los gases deben de salir por un punto que impida la reentrada de los gases de nuevo al habitáculo del grupo electrógeno.*

***5.-** Rejilla de salida de aire de radiador: Debe de ser, al menos, 1,25 veces la superficie del panal del radiador. Si dispone de rejillas o lamas muy tupidas, hay que tener en cuenta la restricción de caudal como consecuencia de éstas, y aumentar la superficie de salida.*

***6.-** Junta canalizadora de aire de refrigeración: Para evitar la recirculación del aire caliente hacia el interior del habitáculo, se debe de canalizar el aire de refrigeración desde el radiador hasta la rejilla exterior, impidiendo la recirculación.*

***7.-** (opcional) Depósito de combustible para una jornada de trabajo: Todos los modelos GESAN, disponen de depósito de combustible. Cuando se dispone de un depósito de combustible suplementario de gran capacidad, es necesario colocar un depósito intermedio desde el que aspirará la bomba de combustible del motor. Para la instalación de éstos depósitos, consultar las leyes vigentes. La norma constructiva de éste tipo de depósitos es la MI-IP-03*

8.- *(opcional) Bomba auxiliar de combustible: Es la encargada del llenado del depósito intermedio entre el depósito de gran capacidad y el grupo electrógeno.*

9.- *(opcional) Conducto de canalización del gasoil.*

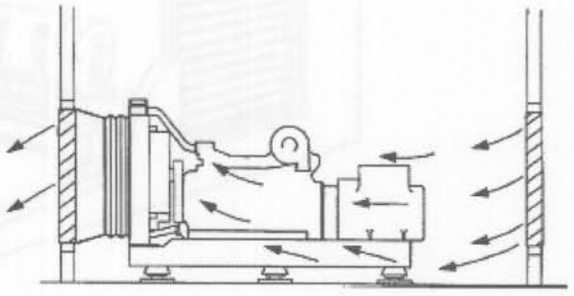
Cuestiones que hay que tener en cuenta:

Todos nuestros grupos tienen instalado un radiador soplante, esto es, la corriente de aire que fluye por el radiador, lo atraviesa partiendo desde el ventilador del motor hasta el exterior. No es conveniente, pues, que la salida de aire caliente del grupo esté situada en una pared enfrentada a fuertes vientos del exterior, ya que en éste caso dificultamos la refrigeración.
Debemos de cerciorarnos que en el exterior no hay ningún obstáculo que impida el paso del flujo de aire caliente. En tal caso deberíamos de canalizar la salida hasta un punto libre de obstáculos.

Es conveniente dejar un espacio libre alrededor del grupo para realizar las tareas de mantenimiento y no impedir la correcta refrigeración de la máquina. No es conveniente situar el lateral del grupo muy próximo a una pared, ya que dificultamos la circulación de aire de refrigeración.

Es importante colocar una junta canalizadora del aire del radiador al exterior, de ésta manera evitamos la reabsorción de éste aire caliente por el ventilador del radiador y el consiguiente aumento de temperatura del grupo.

La entrada de aire frío debe de estar situada de manera que permita la correcta refrigeración del grupo. La situación ideal sería que la entrada y la salida de aire, estuvieran enfrentadas, ya que así crearíamos una corriente de aire que afectaría a todo el grupo por igual.



La temperatura de entrada de aire al motor debe ser menor de 40ºC. El motor pierde un 2% de potencia por cada 5ºC de temperatura por encima de los 40ºC

El silencioso es un foco de calor que conviene alejar y aislar del motor. Existen en el mercado aislantes térmicos que se pueden utilizar en las tuberías de escape y en el propio silencioso. Con ello evitaremos accidentes por contacto con partes calientes y la radiación de calor al habitáculo. ***NOTA: No se debe*** *recubrir con aislantes el turbo o el bloque motor.*

Se debe colocar un tramo de tubo flexible entre el colector de salida del motor y el silencioso, para absorber las vibraciones del motor.

Se deben evitar las grandes longitudes en las tuberías de salida de gases de escape, así como las curvas pronunciadas. En caso de grandes longitudes de tuberías, es conveniente ir aumentando progresivamente el diámetro del tubo, para evitar una excesiva contrapresión de los gases de escape y un sobrecalentamiento y pérdida de potencia del motor. En caso de duda, se debe consultar a un servicio técnico autorizado.

En caso de disponer de un depósito de combustible de gran capacidad, es necesario colocar un depósito intermedio entre el depósito "nodriza" y el grupo electrógeno. La bomba de combustible del motor será suficiente para extraer el combustible de éste depósito intermedio. Antes de realizar una instalación de gasoil, es necesario consultar la legislación vigente en ese momento, y utilizar depósitos de gasoil homologados y regulados por la norma MI-IP-03.

En caso de necesitar una ventilación forzada del habitáculo, el ventilador debe de garantizar un caudal de aire mínimo calculado según la fórmula:

Calor total irradiado al aire

$$\text{Corriente de aire necesaria } (m^3/min.) = \frac{\text{Calor total irradiado al aire}}{\text{Densidad de aire} * \Delta t^a * \text{Cte.}} + \text{consumo de aire de combustión}$$

- *Calor total irradiado al aire: (en kW) Motor + alternador. Dato facilitado por el fabricante.*
- *Densidad de aire: Dato dependiente de la temperatura del aire, según la siguiente tabla:*

ºC	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Kg/m^3	1,30	1,27	1,25	1,22	1,20	1,19	1,17	1,16	1,14	1,12	1,09	1,08

- *Δt^a: Incremento de la temperatura de la habitación por encima de la temperatura ambiente.*
- *Cte: Constante de valor 0,0167*
- *Consumo de aire necesario para la combustión: (en m^3/min) Facilitado por el fabricante.*